TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VI | GDYNIA, 28 lutego 1937 r. | NR 4

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Wyłyczne pracy na morzu

(Wyją ki z przemówienia Pana Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana na Komisji budżetowej Senatu w dniu 16 _utego br.)

W poprzednim numerze Biuletynu podaliśmy te części dwóch przemówień Pana Ministra Przemysłu i Handlu Antoniego Romana na Komisji Budżetowej Sejmu, które wszechstronnie oświetliły plany gospodarczo - finansowe Rządu w odniesieniu do zagadnień morskich.

W dniu 16 lutego Pan Minister Roman podczas obrad Komisji Budżetowej Senatu nad preliminarzem budżetowym Ministerstwa Przemysłu i Handlu wygłosił przemówienie, poświęcone wyłącznie ustaleniu wytycznych dla pracy na odcinku morskim. tak czynnika państwowego, jak i inicjatywy prywatnej.

Ponieważ przemówienie to łącznie z dwoma poprzednimi stanowi pobieżną całość uważamy za wskazane przytoczyć główne jego części w dosłownym brzmieniu, tym bardziej, że znalazło ono oddźwięk w obradach Plenarnego Zebrania Izby w dniu 23 lutego.

„Głębsze omówienie problemu morskiego w toku debaty budżetowej — powiedział na wstępie P. Minister — jest uzasadnione nie tylko tą okolicznością, że prawie połowa budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu związana jest z administracją i gospodarką morską, lecz przede wszystkim tym, że jest to zagadnienie niezmiernie ważne z punktu widzenia naszej racji stanu. Powiedziałem już, że przypisuję temu problemowi znaczenie kluczowej pozycji gospodarczej. Jeśli bowiem ponad 77% wagowo i ponad 65% wartościowo obrotów naszego handlu zagranicznego opiera się już obecnie na granicy i na szlakach morskich, przy czym jest to zjawisko o wyraźnych cechach trwałości i strukturalnego obiektywizmu. bo od tej strony naszej fizjonomii gospodarczej staliśmy się państwem zdecydowanie morskim, a refleksy tego stanu rzeczy spostrzegać i kształtować musimy w wielu dziedzinach naszego przemysłu i handlu. szczególnie zaś handlu zagranicznego. Problemy tego rodzaju. jak eksport głównych artykułów naszej wytwórczości przemysłowej. zwłaszcza wytwórczości surowcowej, import surowców i artykułów zamorskich. aktywność tranzytowa naszego kraju, usamodzielnienie naszej dyspozycji handlowej, organizacja emigracji i kolonizacji zamorskiej, zabezpieczenie gospodarczych elementów naszej obronności narodowej i t. d. — wiążą się już dzisiaj i wiązać się będą coraz silniej z zagadnieniem morskim, które dlatego właśnie ma znaczenie kluczowe w całokształcie naszej gospodarki narodowej.

Zacznę od spraw żeglugowych, uważam bowiem tę dziedzinę polityki morskiej za najbardziej dziś aktualną. *Stanęliśmy już od szeregu lat zdecydowanie na wybrzeżu morskim, osiągajac dzięki wysiłkom Państwa i całego Narodu poważne rezultaty w sensie zorientowania naszego handlu w kierunku morskim.* To zajęcie pozycji nad morzem wymaga jeszcze, rzecz prosta, dalszych pla-

nowych posunięć; jednakże przychodzi teraz także czas na zwrócenie większej uwagi na dalszy etap naszych prac morskich, na etap rozszerzający i udoskonalający nasz własny zasięg poza granice wybrzeża morskiego.

Zagadnienie to, wielce zaniedbane przez długie lata w dziejach dawnej Rzeczypospolitej, stało się jednym z naczelnych problemów Polski Odrodzonej. Nie jest ono łatwe ale tym bardziej nie wolno szczędzić dla niego wysiłków. Już w pierwszych latach niepodległości nasza emigracja zamorska, ożywiona duchem patriotyzmu, podjęła dużą pracę na tym polu, angażując poważne sumy z subskrypcji drobnych kapitalistów — Polaków. Niestety, wysiłki te poszły na marne. Statki przeszły w obce ręce, a pieniądze zostały stracone. Nie zamierzam dziś wdawać się w analizę przyczyn tego zjawiska, którego echa nie powinnyby już dzisiaj rzucać swoich refleksów na możliwości ponownego realnego zainteresowania się naszych rodaków z za oceanu naszą żeglugą morską. — Wprawdzie niepowodzenie tej inicjatywy sprawiło, że przez szereg lat zapanowała u nas pewna nieufność do możliwości realizacji naszych słusznych postulatów morskich, i że przeżywaliśmy okres wyraźnego defektyzmu w tej dziedzinie, ulegając wrażeniu, iż nie zdołamy odrobić dystansu inicjatywy innych państw morskich, jednakże dziś możemy stwierdzić śmiało, że ten zły okres jest już ostatecznie zamknięty.

Jego przełamanie jest dziełem rządów Marszałka Piłsudskiego, które śmiało wzięły inicjatywę w swoje ręce, tworząc przedsiębiorstwa żeglugi morskiej w oparciu o kapitał państwowy i o dyspozycję państwową. Tu chciałbym nawiasem podkreślić, że *tak zw. „etatyzm", uprawiany przez kolejne* rządy na odcinku morskim, *należy zaliczyć do najzdrowszych przejawów tego kierunku na naszym gruncie.* Inicjatywa prywatna nie tylko nie mogła się tutaj przejawić wskutek nastrojów, o których wspomniałem wyżej, lecz również nie zdołałaby zmobilizować poważniejszych sum pieniężnych, niezbędnych dla montowania stosunkowo niewielkich nawet przedsiębiorstw i to przedsiębiorstw w większości wypadków o charakterze pionierskim, których rentowność była i jeszcze jest niedość pewna.

Etatyzm tedy w naszej żegludze morskiej, to nie rezultat doktryny, bo jak to już zaznaczyłem w Sejmowej Komisji Budżetowej, na doktrynerstwo nie ma miejsca w naszej rzeczywistości, lecz właściwe załatwienie palącej sprawy, która w braku takiego załatwienia pozostałaby poprostu w sferze marzeń niewątpliwie z wielką stratą dla naszego życia gospodarczego i państwowego prestiżu.

W tym stanie rzeczy 90% tonażu polskiej marynarki handlowej stanowi własność państwową: są to trzy spółki akcyjne, w których 75% do 100% kapitału należy do Skarbu Państwa. Pozostałe 10% tonażu należy do firmy „Polskarob", będącej emanacją koncernu węglowego „Robur", której statki służą niemal wyłącznie do przewozu węgla eksportowanego przez ten koncern. Aczkolwiek wpływ czynnika państwowego w żegludze światowej jest dziś powszechnie bardzo znaczny (można tutaj — poza Z. S. S. R. — wspomnieć o krajach takich jak Niemcy, Italia, Stany Zjednoczone, Japonia, Rumunia, Brazylia częściowo Jugosławia i t. p.), przy czym szczególnie wpływ ten akcentuje się w różnych formach pomocy dla żeglugi, w dyspozycjach organizacyjnych i protekcjach eksploatacyjnych — to jednak nie należy sądzić, że jest to zjawisko stałe i normalne, szczególnie jeśli chodzi o bezpośredni udział Państwa w przedsiębiorstwach żeglugi. Jest to raczej wynik anormalnych stosunków powojennych i kryzysowych.

Nie należy zatem uważać, by udział Państwa w polskiej marynarce handlowej, zresztą udział mający zakres większy niż gdzieindziej, *miał stać się jedyną formą naszej przedsiębiorczości żeglugowej.* Po pokonaniu pierwszych trudności na tym polu przez pionierską pracę Państwa, po przeforsowaniu dróg i wykształceniu pierwszych kadr pracowniczych, a zwłaszcza po odrodzeniu się możliwości rentownej pracy w żegludze, które to możliwości dziś bez wątpienia powstają i pogłębiają się, — *kapitał prywatny może i powinien ujawnić bezpośrednie zainteresowanie dla tej dziedziny pracy,* w czym może liczyć na *konsekwentną i rzeczywistą pomoc ze strony Państwa.* Tutaj należy wskazać przede wszystkim na dziedzinę żeglugi nieregularnej (tramping), dla której z uwagi na specyficzną strukturę naszego handlu zagranicznego, a w szczególności handlu morskiego (ca 85% masowych obrotów surowcowych) oraz z uwagi na wielką skalę możliwości organizacyjno - finansowych (przedsiębiorstwa małe i wielkie, elastyczność ryzyka eksploatacyjnego, koncentracja dyspozycji itd.) — istnieją perspektywy bardzo rozległe, a dotychczas niemal nietknięte przez inicjatywę polską.

Pomimo jednak, iż obecnie powstają niewątpliwie poważne i realne możliwości zaangażowania się prywatnej inicjatywy w żegludze, a za granicą żegluga naprz. trampowa przeżywa nawet w chwili obecnej powrót wyraźnie wysokiej konjunktury, cechującej się gwałtowną zwyżką frachtów. (indeks frachtów przekroczył już poziom 1928-1929 r.), *musimy w dalszym ciągu kontynuować rozbudowę naszego tonażu dotychczasowymi sposobami,* t. zn. przez Państwo. Dotyczy to w pierwszym rzędzie naszych regularnych

połączeń pasażersko - emigracyjnych i towarowych, których rozbudowa daleka jeszcze jest od skali naszych uzasadnionych potrzeb, a których koszt ciągle jeszcze przerastałby możliwości prywatnego rynku kapitałowego.

W chwili obecnej mamy już na tym polu pewien pozytywny dorobek, który warto sobie uprzytomnić. W gestii polskiej eksploatujemy już 15 połączeń regularnych, łączących Gdynię i Gdańsk z portami Europy, Ameryki i Azji.

Praktyka nasza na liniach tych wykazała, że potrafimy pracować na morzu nie gorzej niż stare morskie narody. Nasze transatlantyki „Piłsudski" i „Batory" dały w komunikacji przez Północny Atlantyk najlepszą trzecią klasę i zdobyły prawdziwe uznanie turystów nie tylko polskich, ale i międzynarodowych (np. Dania). Nasz tonaż do portów Anglii stoi na najwyższym poziomie sprawności techniczno - eksploatacyjnej, dobrze obsługując eksport artykułów hodowlanych. Dla rosnącego ruchu emigracyjnego do Ameryki Południowej daliśmy warunki bezpośredniego, a więc najkorzystniejszego dla emigranta przewozu na polskich statkach, a zamierzona budowa nowych statków dla tej linii da dalsze korzyści przez skrócenie czasu podróży, dalsze podniesienie jej wygód oraz zmniejszenie kosztów eksploatacji.

Wszystko to naturalnie nie jest wystaczające: musimy zdążać do zastąpienia własnym tonażem statków obcych, które dziś polskie przedsiębiorstwa wydzierżawiają dla obsługi eksploatowanych linii, musimy należycie zinwestować szereg linii obsługiwanych dziś przez tonaż tymczasowy (np. przewozu owoców z Morza Śródziemnego). Musimy wreszcie rozbudować sieć połączeń regularnych w tych kierunkach, które mają wzgl. będą miały znaczenie dla naszej ekspansji handlowej i na których brak bandery polskiej stwarza różne trudności lub niebezpieczeństwa dla naszych interesów gospodarczych.

Nie chciałbym, abym był w tym względzie źle zrozumiany. Nie mamy ambicyj objęcia całych obrotów naszego handlu morskiego pod banderą własną, bo potrzebny w tym celu wysiłek finansowo - inwestycyjny przekraczałby znacznie nasze możliwości, a wobec znanego rozproszenia kierunków naszej ekspansji handlowej nie byłby w wielu wypadkach także racjonalny. *Dążeniem naszym jest tylko być równym między równymi. Z tego względu współpraca bander obcych z naszym handlem morskim jest naturalna, pożądana i obiektywnie wartościowa.* Jestem też rad, że mówiąc o tym, mogę zaznaczyć, iż dotychczasowe nasze doświadczenie w tym względzie jest zupełnie pozytywne: pragnę też wyrazić nadzieję, że współpraca ta będzie istniała i nadal ku zadowoleniu jej partnerów oraz ku dobrze zrozumianej wspólnej korzyści.

Udział obcych bander w polskim obrocie jest dzisiaj bardzo poważny przy rosnących stale obrotach naszego handlu morskiego, obce bandery obsługują przeszło dziewięć—dziesiątych przeładunku portów polskiego obszaru celnego, a uwzględniając transporty łamane (t. zn. przeładowywanie w imporcie i eksporcie w rozdzielczo - zbiorczych portach zachodnio - europejskich po dowiezieniu z portów polskich naszymi liniami dowozowymi) — nawet jeszcze więcej. Zarobki obcych krajów morskich z tytułu tych usług przewozu są bardzo znaczne: można je szacować na co najmniej 120 milionów złotych rocznie, co obciąża w tych rozmiarach nasz bilans płatniczy. Tempo przekierunkowywania naszej wymiany zagranicznej na szlaki morskie znacznie zdystansowało nasze wysiłki ekspansji żeglugowej, w których pozostaliśmy zbyt daleko w tyle.

Nikt w tych warunkach nie może się w świecie ani dziwić, ani zastrzegać, że *wykorzystując nasz dostęp do morza będziemy konsekwentnie zdążali do zwiększenia naszego własnego udziału w obsłudze transportowej naszego handlu morskiego i naszego ruchu pasażersko - emigracyjnego* do granic uzasadnionych naszą prężnością ekonomiczną, naszym przygotowaniem inwestycyjnym, naszą zrozumiałą troską o potrzeby naszego handlu i bilansu płatniczego, wreszcie z uwagi na interesy naszego emigranta. Dostęp do morza nie może pozostać dla nas oderwanym problemem emocji patriotycznych, lecz będzie stale rozwijał się i dojrzewał jako czynnik aktywizowania naszych sił społeczno - gospodarczych na tym nowym, lecz twórczym polu ekspansji narodowej.

Jeżeli więc chodzi o współpracę z banderami obcymi, to z żywym zainteresowaniem śledzimy ich ustosunkowanie się do żywotnych potrzeb w dziedzinie obsługi transportowej szerokiego zaplecza portów polskiego obszaru celnego oraz do naszych interesów i aspiracyj w handlu morskim. Te aspiracje i interesy zmierzają wyraźnie w kierunku wywalczenia dla Gdyni i Gdańska równorzędnego stanowiska w stosunku do innych portów t. zw. bazowych w Europie. Te dążenia uzasadnia zarówno stale doskonalona techniczna sprawność tych portów w zakresie przeładunku, postoju statków, komunikacji z zapleczem i t. d., jak i potencjał zdolności wymiennych tych obszarów gospodarczych, które grawitują i będą grawitowały ku Gdyni i Gdańskowi. Na tym tle sprawdzianami stosunku bander obcych do spraw naszej polityki morskiej będą kwestie staranności obsługi transportowej ładunków naszych portów, zniesienie wszelkich przejawów dyskryminacji lub upośledzenia tych portów np. w zakresie różnicowania stawek frachtowych

na ich niekorzyść (t. zw. ranges), właściwa polityka żeglugowych porozumień międzynarodowych i t. d. Mogę z zadowoleniem stwierdzić, że w szeregu wypadków te momenty we współpracy żeglugowej ułożyły się zadawalająco i lojalnie.

Zagadnienie rozwoju naszej marynarki handlowej nie może być odłączone od problemu budownictwa okrętowego, a więc od problemu stoczni. Od szeregu już lat opinia publiczna w Polsce żywo zajmuje się tą sprawą. Słyszeliśmy hasło „Budujmy okręty na własnej stoczni", które w naturalny sposób budzi żywy oddźwięk w społeczeństwie.

Doniosłości tego problemu nie potrzeba szerzej uzasadniać. Za możliwie szybką jego realizacją przemawiałyby korzyści tak wielkie i oczywiste, jak wygoda armatora i bezpieczeństwo ciągłości eksploatacyjnej (remonty), uniezależnienie się od zagranicy, zdobycie zorganizowanego rynku zbytu dla wielu przemysłów krajowych, z hutnictwem na czele, pozostawienie w kraju licznych zysków bezpośrednich i pośrednich np. w postaci robocizny, ważne względy obronności narodowej i t. d. Z drugiej jednak strony problem stoczni zawisły jest funkcjonalnie od wielkości i komasacji zamówień, czyli od programu inwestycyj oraz od technicznego przygotowania stoczni.

Sprawa ta jest przedmiotem stałych i głębokich studiów podwładnego mi resortu. Na linii tych prac znalazł się znany Panom fakt reorganizacji strukturalnej i finansowej stoczni Gdyńskiej, która na przełomie ubiegłego roku wkroczyła na drogę planowego rozwoju przede wszystkim w dziale napraw okrętowych, budownictwa mniejszych jednostek i ewentualnej rozbiórki na złom starych okrętów dla zaspakajania potrzeb surowcowych naszego hutnictwa. Jest to niewątpliwie krok wstępny, jednakże otwiera on pewne dalsze perspektywy, na które zwróciła już uwagę nawet fachowa prasa zagraniczna. Dalsze zajmowanie się tym problemem, mającym wiele pierwiastków strukturalnego zagadnienia w gospodarce morskiej, ale w którym cały szereg okoliczności musi być jeszcze gruntownie przeanalizowany — uważam za jedno z ważniejszych zadań mego resortu.

Mówiąc o żegludze, trzeba z naciskiem podkreślić, że wielkie to zagadnienie, którego znaczenie dla najżywotniejszych interesów naszego życia gospodarczego nie będę tutaj nawet udowadniał — nie zamyka się i nie wyczerpuje w momentach finansowych lub technicznych wysiłków inwestycyjnych. Statek — i to nawet statek doskonały technicznie — to tylko instrument, który w miarę posiadanych środków może być nabyty niemal na każde zawołanie. Mamy i możemy mieć doskonałe statki, sprawnych kapitanów i dobre załogi i t. d., ale to zawsze stanowić będzie dopiero część tego zadania, któremu na imię — handel morski, ekspansja morska.

Punkt ciężkości tego problemu leży w ośrodkach dyspozycji handlowej w ich orientacji morskiej, w ich ambicji koncentrowania w swoich rękach gestii handlowej operacyj eksportowych i importowych. Zachowało się wiele słuszności w dawnej maksymie „Handel idzie za banderą", ale współczesna technika handlu (odsunięcie centrów dyspozycji od wybrzeża, łatwość transakcyj na odległość, wyodrębnianie się funkcyj kredytowych i t. d.) wytwarza warunki, w których bandera zależy od dyspozycji handlowej, a nie odwrotnie. W tej sytuacji *wielkie znaczenie dla rozwoju żeglugi ma stanowisko sfer gospodarczych, które w warunkach współczesnej specjalizacji* czynności handlowych nie są związane strukturalnie z przedsiębiorstwami żeglugowymi, jak to miało miejsce w czasach panowania zasady „Handel idzie za banderą", ale które powinny nauczyć się wykorzystywania posiadanego przez nas instrumentu żeglugi, powinny stale pogłębiać swoją współpracę z żeglugą narodową i portami polskiego obszaru celnego, przejmując w swoje ręce dyspozycję przewozem.

Zagadnienie to przenosi nas z morza na ląd, przede wszystkim do portu, którym to problemem pragnę się z kolei zająć.

Porty polskie — Gdynia i Gdańsk — wykonały w 1936 r. pracę przeładunkową w imporcie i w eksporcie w rozmiarach łącznych 13.371.000 ton. Już to jest liczbą bardzo poważną, wysuwającą ten dwójport na poczesne miejsce na kontynencie, bo już za Hamburgiem i Rotterdamem. Ale opierając się na liczbach handlu zagranicznego Polski z okresu dobrej koniunktury, t. zn. z 1929 r., i uwzględniając realne perspektywy wzrostu naszego handlu zewnętrznego *trzeba liczyć się z tym, że może w niedługim już czasie porty nasze będą musiały przepuszczać około 20 milionów ton rocznie*, a z tranzytem, który też ma warunki wzrostu nawet do 22 milionów ton. Z tych liczb wynika jasno, że dalsza rozbudowa Gdyni, a także i Gdańska jest koniecznością gospodarczą, gdyż nawet obydwa te porty razem, uwzględniając obecny poziom wykorzystania ich urządzeń przeładunkowych i magazynowych, nie rozporządzają dostatecznymi rezerwami zdolności przepustowych w tych warunkach ryzykujemy powstaniem trudności w chwili oczekiwanego spotęgowania ruchu przeładunkowego. Z liczb tych wynika również konieczność jak najintensywniejszego wykorzystywania obok Gdyni także i Gdańska, gdzie życie gospodarcze polskie, wykorzystując posiadane przez Polskę uprawnienia, winno dążyć do ugruntowania i rozszerzenia swego stanu posiadania.

W tym miejscu pragnąłbym zaznaczyć, że odnoszę wrażenie, iż polskie sfery handlowo - gospodarcze w niedostatecznym zakresie wykazują zainteresowanie dla możliwości, jakie im dają uprzednio wspomniane uprawnienia w tym porcie.

Jeśli chodzi o Gdynię, jako port i miasto, to w najbliższej przyszłości *wytyczną dla programu gdyńskiego powinna być przede wszystkim praca nad uchwyceniem w swe ręce wszystkich procesów, związanych z transportem i handlem towarów, kierowanych już dziś przez Gdynię, uszlachetnienia tego obrotu, oraz organiczne związanie życia gospodarczego portu z życiem zaplecza.* Ten sam zresztą proces związania zaplecza z portem winien następować w Gdańsku. Mamy w tym względzie ostatnio wyrażoną deklarację ze strony Gdańska, który zdaje sobie coraz bardziej sprawę, że stałość w obrotach portu gdańskiego może zapewnić tylko stworzenie dla przedsiębiorstw polskich spokojnych i dogodnych warunków pracy na terenie Gdańska. W społeczeństwie polskim musi wytworzyć się przekonanie, że pozytywną pracą dla związania Gdańska z Polską będą nie takie lub inne rezolucje, wzywające do zachowania naszych praw w Gdańsku, lecz ich dokumentowanie w codziennej pracy i obrona w wypadkach zagrożenia.

Czynnikiem, który może zapewnić Gdyni dalszy rozwój, jest przede wszystkim stworzenie na jej terenie odpowiednio silnego handlu. W ogóle problem handlu w Polsce, jak już miałem okazję zaznaczenia w Komisji Sejmowej, pozostawia wiele do życzenia i wymaga znacznych wysiłków, by stać się istotnie dużym czynnikiem gospodarczym. Nic więc dziwnego, że problem handlu w Gdyni stanowi jedno z trudniejszych do rozwiązania zagadnień. Wymaga bowiem ten handel specjalnych wiadomości i doświadczenia kupieckiego oraz znacznych środków pieniężnych.

Z poważniejszych osiągnięć w zakresie organizacji handlu w portach chciałbym wymienić ostateczne uznanie Gdyni jako portu arbitrażowego dla skór, przeprowadzone w grudniu r. ub., po paroletnich zabiegach naszych organizacyj garbarskich. Również ukończenie wszystkich prac przygotowawczych do uruchomienia arbitrażu bawełny zasługuje na podkreślenie.

W najbliższym czasie winno się przystąpić do praktycznego organizowania aparatu arbitrażowego. Istnieją w tym względzie pewne trudności, wierzę jednak, że zainteresowane sfery potrafią wykazać dostateczną energię w ich przezwyciężeniu.

Chciałbym jednak podkreślić, że problem uhandlowienia Gdyni bynajmniej na poczynaniach tych nie kończy się. Nasuwa się tutaj cały szereg dalszych zagadnień z zakresu wiązania dyspozycji handlowej z naszymi portami, do których w pierwszym rzędzie zaliczam między innymi problem dalszego rozwijania w Gdyni operacyj finansowania handlu morskiego, rozbudowy obrotu warrantowego, targów morskich, rozwoju akwizycji eksportowej i t. p. Równolegle z tymi zagadnieniami iść powinno szkolenie odpowiednich sił fachowych, które wrastając w pracę portową i szukając w niej podstaw bytu osobistego, będą równocześnie pogłębiały procesy zrastania się portów z życiem gospodarczym zaplecza.

Przy tej sposobności chciałbym z naciskiem podkreślić wielką wagę, jaką w ogóle przywiązuję do krzewienia w jak najszerszej skali w społeczeństwie, a zwłaszcza wśród młodzieży, znajomości spraw handlu morskiego i zrozumienia wagi naszej ekspansji morskiej. Jest to zadanie twórcze i owocne dla inicjatywy społecznej, która zdobyła sie w Polsce dla tych zadań na organizację tak popularną i mogącą na polu wychowania morskiego najowocniej pracować jak Liga Morska i Kolonialna.

Drugim kapitalnym zagadnieniem dla dalszego rozwoju Gdyni jest powstanie tam poważniejszego ośrodka przemysłu. Wchodzi tu w rachubę przede wszystkim przemysł uszlachetniający, związany z obrotem morskim, a więc różnego typu łuszczarnie, palarnie, sortownie, fabryki przetworów, przemysł słodowniczy. Następnie przemysł związany z żeglugą morską, a więc stocznie, warsztaty reparacyjne, fabryki lin, farb i t. d. wreszcie przemysł rybny. Poważnym krokiem w kierunku zapewnienia warunków rozwoju przemysłu będzie budowa w ramach programu inwestycyjnego kanału przemysłowego, który zapewni tanie i obszerne tereny dla jego powstania.

Zdajemy sobie wszyscy dokładnie sprawę ze znaczenia, jakie dla pomyślnego rozwoju procesów gospodarczych posiada możność oparcia się w kalkulacji handlowej na elementach ściśle określonych i pewnych. Wychodząc z takiego też założenia, chciałbym zapewnić życiu przemysłowo - handlowemu w ogóle możliwą do osiągnięcia stabilizację warunków pracy. To samo dotyczy również przemysłu w Gdyni, chociaż w układzie dzisiejszych stosunków wymiany międzynarodowej nie jest to zadaniem łatwym. Jako przykład konkretnych posunięć w tym zakresie, mogę wymienić wniesiony ostatnio do Sejmu projekt nowelizacji rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni. Myślą bowiem przewodnią tego projektu jest zastąpienie istniejącego dzisiaj swobodnego uznania władzy, przy udzielaniu życiu gospodarczemu ulg podatkowych z tytułu wymienionego rozporządzenia przez ścisłe, a zarazem dość szerokie, wyliczenie wypadków, kiedy

ulgi te będą przysługiwały z mocy samego prawa. Wyłączy to z góry wszelką niepewność i da podstawy do ścisłej kalkulacji. Uważałem również za słuszne przy opracowywaniu noweli możliwie najbardziej urealnić przewidziane w rozporządzeniu ulgi. Z tego też powodu mało dotychczas w praktyce wykorzystane, chociaż teoretycznie bardzo daleko idące ulgi od podatku dochodowego, uznałem za słuszne jak najbardziej upraktycznić i zdemokratyzować, nawet kosztem rezygnacji z uprawnień dalej idących, lecz mogących mieć jedynie jednostkowe i zupełnie wyjątkowe zastosowanie. Dla wyjaśnienia dodam, że z ulg od tego podatku w okresie od r. 1927 mogło skorzystać na terenie Gdyni tylko jedno przedsiębiorstwo.

Powracając znów do portu, chcę w paru bodajby słowach dotknąć zagadnienia form administrowania i eksploatowania portu w Gdyni.

W ciągu ostatniego roku przeprowadzone były ostateczne studia i szeroka wymiana zdań na temat reorganizacji administracji portu gdyńskiego. *Zmiana obecnego stanu rzeczy, a mianowicie usunięcie utrudnień, jakie stwarza dla eksploatacji portu jej prowadzenie w ramach ogólnych zasad administracji państwowej, jest nieodzowne.* Stoję jednak na stanowisku, że dążąc do usunięcia istniejących braków, musimy jednocześnie dążyć do zachowania koncentracji odpowiedzialności za funkcjonowanie tak ważnego dla całokształtu naszego życia mechanizmu, jak port gdyński, a równocześnie do zachowania szerokich możności każdorazowego podporządkowania jego interesów handlowych ogólnym wymogom naszej polityki państwowej.

Nie uda się bowiem zapomnieć, ani niedocenić okoliczności, że port pracuje dla całego kraju i dla jego zagranicznego zaplecza, że jest instrumentem najbardziej bezpośrednio związanym z poważnym działem naszego handlu, a przez to i z problemem bilansu płatniczego, obronnością kraju oraz jego ogólną sprawnością gospodarczą, wobec czego zainteresowania czynnika publicznego w administracji i eksploatacji portu nabierają specjalnego wyrazu oraz charakteru. Na tak zarysowanych liniach rozumowania należy przeto szukać rozwiązania sprawy form administracji portu, do którego przywiązują wielką wagę".

Omówiwszy następnie zagadnienie rybołówstwa morskiego, Pan Minister Roman zakończył swe wywody syntezą następującą:

„Już w XVI-tym stuleciu padły z ust wybitnego polskiego męża stanu pamiętne słowa, mające do dziś żywą, niezaprzeczalną wartość: „Kto ma państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzierać — wszystkie pożytki od siebie oddała".

Na tle poprzednich moich uwag widzimy, że zrobiono już wiele, aby używać naszego „państwa morskiego" dla rzeczywistego dobra naszej Ojczyzny. Nikt już dziś nie zechce w Polsce rezygnować z tej pracy, ale gdy nawet nie może być mowy o rezygnacji, o lekkomyślnym oddalaniu od nas pożytków pracy morskiej — pozostaje jeszcze doniosła sprawa tempa tej pracy, jej konsekwencyj i nasilenia, jej metod i instrumentów.

Musimy pamiętać, że kto, stojąc nad brzegiem mórz, nie czyni stałych wysiłków dla dotrzymania kroku z innymi narodami morskimi — ten kurczy swoje możliwości ekspansji, obniża swoją pozycję w hierarchii międzynarodowej, obniża swoje skale bytu państwowego.

Imperatyw pracy morskiej sprowadza się w Polsce do dwóch głównych problemów. Pierwszy — to inwestycje techniczne w żegludze i w portach, to stałe utrzymywanie maksymalnej sprawności aparatu technicznego, stałe jego doskonalenie. Drugi problem — to rozszerzanie i pogłębianie naszej gestii w handlu morskim, zwiększanie naszej aktywności organizacyjnej i dyspozycyjnej w wymianie morskiej.

Innymi słowy: kapitały i ludzie. Te czynniki wprawdzie decydującymi są wszędzie w pracy gospodarczej, ale szczególna ich waga w kompleksie gospodarki morskiej podkreślona jest naprzód przez ogólną doniosłość bramy morskiej w naszym życiu gospodarczym, a następnie przez konieczność mnożenia naszego doświadczenia i odrabiania w tempie możliwie szybkim tego dystansu, który pozostawiła nam na tym odcinku przeszłość historyczna. *Te wkłady, które poczynimy na morzu — wkłady kapitałowe i ludzkie, opłacą się wielokrotnie w bilansie naszych aspiracyj mocarstwowych*".

Obecna sytuacja portu gdyńskiego

(Przemówienie Prezesa Izby p. Stanisława Tora na Plenarnym Zebraniu Izby w dniu 23 lutego 1937 r.)

Plenarne Zebranie dzisiejsze, jak wynika z przyjętego porządku dziennego, odciążone zostało od spraw natury organizacyjno-administracyjnej w tym wyłącznie celu, abyśmy mogli zastanowić się nad zagadnieniem dalszej pracy na odcinku morskim. Referat p. Radcy Podraszki, omawiający warunki rozwoju przemysłu portowego oraz referat p. wiceprezesa Smolenia, poświęcony zagadnieniu handlu konsygnacyjnego, dotykają najbardziej podstawowych dziedzin działalności w zakresie przemysłu i handlu w porcie gdyńskim. Jak już nie-

jednokrotnie podnosiliśmy. port gdyński winien rozszerzyć swój zakres prac i spełniać bardziej różnorodne funkcje, gdyż tylko w tym wypadku stanie się on pełnowartościowym instrumentem polityki gospodarczej Państwa i dopiero wtedy będzie w stanie spełniać właściwą swoją rolę w dziedzinie obsługi handlowej pomiędzy Polską a państwami zagranicznymi oraz będzie mógł być wykorzystany jako instrument pośrednictwa w handlu między innymi państwami pomiędzy sobą (tranzyt).

Przed tym jednak, nim przystąpimy do wysłuchania wspomnianych referatów i do dyskusji nad nimi, pragnąłbym przedstawić Panom w możliwie zwięzłej formie położenie obecne portu gdyńskiego oraz wskazać na wysiłki Izby, które zmierzały i zmierzają nadal do wywarcia wpływu na bieg obecnie dokonywanych prac w dziedzinie zagadnień morskich.

Z pewnością nie uszło uwagi Panów, że zagadnienia morskie podczas bieżących obrad ciał ustawodawczych były już trzykrotnie omawiane. Dwa razy podczas dyskusji nad budżetem Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Sejmie i w Senacie i trzeci raz przy omawianiu opracowanego przez Rząd planu inwestycyjnego. Jest to niewątpliwie dowodem, że zagadnienia morskie pomimo wysunięcia na pierwszy plan wielkiego zagadnienia uprzemysłowienia kraju i planu stworzenia wielkiego ośrodka przemysłowego w centrum Polski, nie przestają być przedmiotem dużej wagi i prac czynników rządowych. Zwłaszcza przemówienie Pana Ministra Przemysłu i Handlu Romana w dniu 16 lutego podczas obrad nad budżetem tego Ministerstwa w Komisji Budżetowej Senatu, całkowicie poświęcone zagadnieniom morskim, zasługuje na specjalną uwagę sfer gdyńskich. Zestawienie wywodów tego przemówienia z krótszymi uwagami, zawartymi na ten sam temat w przemówieniu na Komisji Budżetowej Sejmu, podczas obrad nad budżetem tegoż Ministerstwa oraz nad planem inwestycyjnym, odtwarzają całokształt zamierzeń Rządu w zakresie spraw morskich. Przyznać należy, że o ile chodzi o wytyczne ogólne polityki morskiej, naszkicowane przez p. Ministra Romana, to mogą być one niemal bez żadnych z naszej strony zastrzeżeń przyjęte. Przypomnę Panom, że prawie połowę swego przemówienia z dnia 16 lutego p. Minister Roman poświęcił rozważaniom nad rozwojem naszej floty handlowej, uwydatniając wyniki dotychczasowych pionierskich poczynań Rządu w tej dziedzinie. Nie mogę nie przyznać słuszności uwadze p. Min. Romana, że „nie należy uważać, by udział Państwa w polskiej marynarce handlowej miał stać się jedyną formą naszej przedsiębiorczości żeglugowej", gdyż „po pokonaniu pierwszych trudności na tym polu przez pionierską pracę Państwa, po przeforsowaniu dróg i wykształceniu pierwszych kadr pracowniczych, a zwłaszcza po odrodzeniu możliwości rentownej pracy w żegludze, kapitał prywatny może i powinien ujawnić bezpośrednie zainteresowanie dla tej dziedziny prac, w czym *może liczyć na konsekwentną i rzeczywistą pomoc ze strony Państwa*". Z tych słów p. Ministra Romana wynika zapewnienie konsekwentnej i rzeczywistej pomocy ze strony Państwa dla poczynań przedsiębiorczości prywatnej w zakresie działalności żeglugowej, która ze swej strony znaleźć powinna podnietę w niewątpliwie ożywiającej się koniunkturze w żegludze morskiej oraz w fakcie, że dla pracy polskiej floty handlowej jest dużo miejsca przy zdobywaniu chociażby niewielkiej części tych 90% przewozów towarów polskich, które obecnie dokonywane są pod banderą obcą, zwłaszcza, że się liczyć należy ze wzrostem obrotów w handlu zagranicznym drogą morską.

Wielkiej wagi zagadnienie rozwoju żeglugi pod banderą polską przy udziale przedsiębiorczości prywatnej wiąże się, zdaniem moim, z zagadnieniem dyspozycji handlowej na drodze morskiej. Zastanowić się poważnie należy, czy z chwilą powstania w naszym porcie poważnych placówek handlu zamorskiego nie będzie w interesie tych placówek zdobycie możności pełniejszej swobody w dyspozycji handlowej przez powiązanie swych interesów ze sprawą stworzenia siostrzanych przedsiębiorstw żeglugowych względnie ze sprawą posiadania własnych statków zwłaszcza dla przewozu towarów masowych.

Oczywiście, że dla rozwoju portu gdyńskiego, jako ośrodka handlowego, oraz ośrodka specyficznych gałęzi przemysłu, niezbędnym jest stworzenie odpowiednich warunków. Poważną zachętą w tym kierunku jest opracowywana obecnie nowelizacja ustawy o ulgach podatkowych dla przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych, osiadłych w porcie i mieście Gdyni. Izba nasza w tym zakresie dołożyła wiele wysiłków, aby nowa ustawa zapewniała istotną stabilizację warunków pracy tak dla handlu jak i dla przemysłu.

Wysiłki Izby szły w kierunku rozszerzenia i sprecyzowania rodzaju przedsiębiorstw, któreby miały z ulg podatkowych korzystać z mocy prawa oraz w kierunku przedłużenia terminu obowiązywania nowej ustawy w szeregu wypadków do roku 1945. Narady, jakie odbyto w tej sprawie tak w łonie organów izbowych, jak również z przedstawicielami życia gospodarczego Gdyni, dają możność stwierdzenia, że sprawa ta została opracowana wszechstronnie i źródłowo. Powierzenie na terenie Sejmu odnośnego referatu p. posłowi Marchlewskiemu, przyczyni się, mam nadzieję, do wykorzystania w obronie gospodarczych interesów Gdyni wszystkich będących do dyspozycji naszej możliwości. Niemniej stwierdzić należy, że wspomniane wyżej stworzenie warunków stabilizacji w zakresie podatkowym

stanowi zaledwie jeden z elementów, mogących przyczynić się do utrzymania tempa gospodarczego rozwoju portu gdyńskiego. Tak rozwój żeglugi, jak i rozwój handlu i przemysłu w porcie wymaga właściwego miejsca, odpowiednich urządzeń i odpowiednich terenów. Chodzi tu o rozbudowę portu gdyńskiego dla potrzeb już powstałych oraz mogących wzrosnąć w najbliższej przyszłości bardzo poważnie. W roku zeszłym port gdyński przeładował 7.742.00 ton towarów przy bardzo intensywnej pracy w ciągu 24 godzin na dobę, przy niespotykanym w innych portach natężeniu wykorzystania dźwigów, zapełnieniu magazynów i zajęciu przez statki nabrzeży. Wzmagający się ruch towarowy końcowych miesięcy roku zeszłego i pierwszych tygodni roku bieżącego wykazał z całą dobitnością, że stan podobnego natężenia pracy na dłuższą metę, zwłaszcza w związku z zapowiadającym się i już odczuwanym wzmożeniem obrotów, jest trudny do utrzymania i że raczej stoimy wobec ryzyka powstania komplikacyj, których pokonanie przy obecnym stanie aparatu portowego będzie b. trudne. Pan Minister Roman w swych przewidywaniach na najbliższą przyszłość dopuszcza możliwość wzrostu obrotów przez oba porty polskiego obszaru celnego do 20 milion. ton rocznie, a przy uwzględnieniu tranzytu nawet do 22 milionów. Przewidywania te wymagają, co sam Pan Minister stwierdził, rozbudowy aparatu portowego w Gdyni, a więc poważnych na ten cel wydatków.

Bez zamiaru wzniecania alarmu lub wzbudzania uczuć pesymizmu skonstatować muszę, że sprawa sfinansowania przez Skarb Państwa rozbudowy portu gdyńskiego do wymaganych przez samo życie rozmiarów i to w przyśpieszonym tempie nie przedstawia się, na podstawie znanych nam sum tak w budżecie, jak zwłaszcza w planie inwestycyjnym, całkiem pomyślnie. Jak wiadomo, ustalony przez Radę Portu w październiku zeszłego roku 4-letni plan inwestycyjny, obliczony okrągło na sumę złotych 67 milionów, został obniżony w ogólnym planie inwestycyjnym do sumy zł 35,7 milionów, przy czym na rok bieżący na rozbudowę portu przewidzianym zostało zł 3,5 milionów w gotówce oraz ta sama mniejwięcej suma na kredyt. Jest to oczywiście niewspółmiernie mało w stosunku do istniejących najbardziej palących potrzeb. Nie można będzie racjonalnie uprzemysłowić portu gdyńskiego względnie uczynić zeń ośrodka handlu, jeśli nie stworzy się równocześnie możliwości sprawnego wyładowywania i załadowywania towarów za pomocą dźwigów, składowania ich w magazynach, przeładowywania do i z wagonów i t. d. Izba nasza, biorąc wespół ze sferami gospodarczymi portu udział w opracowywaniu postulatów w zakresie inwestycyj portowych i wykorzystywując swe wpływy w kierunku realizacji tych postulatów, uważać będzie oczywiście i nadal za swój podstawowy obowiązek wskazywać na rozwijający się niepomyślnie stan rzeczy i na konieczność znalezienia środków zaradczych. Z drugiej jednak strony uważam, że wobec wytwarzającego się położenia należy podjąć wysiłki i w innym kierunku, a mianowicie należy zastanowić się nad możliwością skorzystania z przedsiębiorczości prywatnej w kierunku zainwestowania w porcie kapitałów na budowę magazynów i urządzeń przeładunkowych prywatnych, oczywiście przy uzyskaniu odpowiednich warunków ze strony czynników rządowych co do opłacalności inwestowanych kapitałów. Jeżeli wysuwam tego rodzaju zagadnienie, to czynię to, opierając się na istniejących już w porcie naszym precedensach działalności prywatnej w tym kierunku, zapisanej chlubnie w dziejach portu gdyńskiego.

Uzasadniając plan inwestycyjny swego resortu, Pan Minister Roman na zakończenie swego przemówienia powiedział, iż „w dzisiejszej sytuacji możemy sobie pozwolić na nieco optymizmu, stwierdzając, że program nasz jest programem minimalnym i że nie jest wykluczonym, iż stopniowo rozwijające się ożywienie gospodarcze pozwoli program nasz uzupełnić i rozszerzyć".

Przyjmując to oświadczenie do wiadomości, myślę, iż będę wyrazicielem poglądu wszystkich Panów, jeśli ze swej strony wyrażę nadzieję, że te spodziewane zmiany ku lepszemu będą przede wszystkim wykorzystane na wypełnienie dotkliwej luki, jaka w stosunku do zagadnień inwestycyj w Gdyni w ogólnym planie inwestycyjnym Państwa powstała. Zdajemy sobie sprawę z tego, że względy najżywotniejszej natury spowodowały skierowanie głównej uwagi i głównych wysiłków finansowych w dobie obecnej na centralne połacie kraju w celu ich uprzemysłowienia. Pozwolę sobie jednak zauważyć, że Gdynia również jest już dzisiaj, a zwłaszcza będzie w przyszłości, wielkim instrumentem polityki gospodarczej naszego Państwa i dlatego jej rozbudowa musi być dostosowana do odbudowy całego naszego życia gospodarczego, a więc rozmiary portu gdyńskiego winny być dostosowane do rozmiarów ruchu wzrastającego obrotu zagranicznego.

Rok 1936 w obrotach zamorskich portu gdyńskiego

(Analiza szczegółowa)

W numerze biuletynu z dn. 15 stycznia r. b. podany został ogólny przegląd obrotów zamorskich portu w 1936 r. Obecnie jesteśmy w stanie podać szczegółową analizę wyników pracy portu gdyńskiego w tym roku.

Na uzyskanie og. obrotów zamorskich w wysokości *7.742.945,9 ton*, przewyższających o 3,6% obroty zam. w 1935 roku (7.474.443.8 ton) złożył się *przywóz zamorski* w wysokości *1.335.455,7* ton oraz wywóz zamorski *6.407.490.2* ton. Rekordowe wyniki przywozu zamorskiego w 1936 r. wykazują bardzo poważny 20,1%-owy wzrost w porównaniu z przywozem zam. w 1935 roku (1.111.844,3 ton).

Wzrost ten zawdzięczać należy w przeważnej mierze wytworom pochodzenia mineralnego oraz metalom i wyrobom z nich. — Składają się nań podstawowe surowce hut oraz związanych z nimi szeregu przemysłów metalowych. Na pierwszym miejscu wymienić należy najpoważniejszy ilościowo na przywozie złom żelazny. Udział jego w og. przywozie zamorskim przez port gdyński wzrósł z 30% (w 1935 r.) na 33% (1936 r.). W roku sprawozdawczym przywieziono rekordową ilość 446.886 ton złomu, wykazującego ok. 3% wzrostu nie tylko w porównaniu z rokiem 1935 (338.941 ton), ale nawet w stosunku do ostatnich rekordowych wyników z 1931 roku (341.901) ton). Jest to jeden z pierwszych artykułów, opanowanych niemal w zupełności przez port gdyński. Tym bardziej godnym jest podkreślenie tego wzrostu wobec niesprzyjających warunków, jakie napotyka ostatnio polski nabywca na zagranicznych rynkach złomowych. Tak n. p. w końcu ubiegłego roku we Francji zainicjonowano cła wywozowe od złomu. W minionym roku zwiększyła się ilość państw, eksportujących złom do Polski. Zjawisko to pozostaje w ścisłym związku z coraz bardziej postępującymi poszukiwaniami wobec zaniku jednych za nowymi rynkami nabycia złomu.

Jeszcze lepsze rezultaty osiągnął port gdyński w imporcie rud. Import ten wyniósł w roku ubiegłym 136.817 ton, przewyższając o ok. 18% rok 1935 (115.668 ton). Najpoważniejszy udział mają tu rudy żelazne, po czym dopiero idą rudy manganowe, chromowe, cynkowe i t. p. Gros tych rud nadal otrzymujemy ze Szwecji. W roku ubiegłym znalazł się nowy poważny dostawca — Rosja Sowiecka.

W obu tych ważkich pozycjach importu zamorskiego partycypują w stopniu coraz większym ładunki tranzytowe, przeznaczone przede wszystkim dla Czechosłowacji.

Dużą rolę w grupie surowców hutniczych i metalurgicznych odgrywa nadal import miedzi. Rok sprawozdawczy przynosi tu nową rekordową ilość 12.885 ton wobec 10.866 ton w 1935 roku. Jeszcze większy wzrost, bo przeszło 4 krotny wykazuje import cyny (1.554 ton w 1936 r. wobec 396 ton w 1935 r.) Nie mniej poważną pozycję stanowi żelazo surowe wykazując przeszło 40%-owy wzrost w porównaniu z rokiem 1935 (4.759 ton w 1936 roku wobec 3.189 ton w 1935 r.).

Cała ta poważna grupa surowców hutniczo - metalurgicznych jest nierozerwalnie związana z dalszą poprawą w stanie zatrudnienia hutnictwa polskiego, czego widomym zresztą znakiem będzie również wzmożenie się eksportu szeregu jego produktów.

Spośród bardziej wartościowych wytworów pochodzenia roślinnego wykazują wzrost takie artykuły, jak kawa (6.634 ton w 1936 r. wobec 3.197 ton w 1935 r.), herbata (1.388 ton w 1936 r. wobec 1.126 ton w 1935 r.) oraz zbiorowa pozycja roślin i materiałów roślinnych (wzrost przeszło 3-krotny), zawierająca bardzo cenne ładunki roślin leczniczych, cebulek kwiatowych, oraz szeregu innych materiałów roślinnych, jak n. p. orzechów kamiennych.

Z produktów zwierzęcych na czołowe miejsce wysuwa się import niezmiernie ważnego dla portu ładunku śledzi, wykazującego 41.684 ton wobec 28.108 ton w 1935 r. Poważny ten przeszło 48%-owy wzrost zawdzięczać należy nie tylko dobrej organizacji rynku śledziowego w Gdyni, ale również coraz więcej rozwijającemu się własnemu rybołówstwu dalekomorskiemu. Pozycja obejmująca import tłuszczów zwierzęcych surowych, w przeważnej mierze szereg zestalonych tłuszczów rybich, wykazuje w roku sprawozdawczym przeszło 22%-owy wzrost w porównaniu z 1935 rokiem (14.000 ton w 1936 r. wobec 11.442 ton w 1935 r.)

Spośród przetworów chemicznych jedynie siarka wykazuje nieznaczny nieco ponad 1%-owy wzrost przywozu (4.602 ton wobec 4.543 ton w 1935 r.)

Pewną oznaką poprawy rolnictwa jest poważny wzrost surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych. Tak n. p. import fosforytów wzrósł przeszło dwukrotnie (127.351 ton wobec 62.006 ton w 1935 r.), żużli Thomasa natomiast o przeszło 28% (38.536 ton wobec 29.951 ton w 1935 r.) Najlepsze rezultaty w imporcie tych surowców zanotowano w porcie gdyńskim w 1929 roku (żużli Thomasa oraz fosforytów łącznie 136.803 t.) Lata następne wykazują poważny spadek tego importu. Dopiero rok ubiegły dał przeszło 9 tys. ton nadwyżki nad importem z 1929 r.

Do surowców względnie niedawno pozyskanych dla portu, a które mimo to potrafiły się doskonale zaaklimatyzować należą skóry oraz garbniki. Rok 1936 wykazuje nadal aczkolwiek nieznaczną nadwyżkę importu skór (30.596 ton wobec 30.077 ton w 1935 r.) oraz bardzo poważny przeszło 53%-owy wzrost przywozu garbników (18.943 ton wobec 12.360 ton w 1935 r.)

Niemal wszystkie surowce włókiennicze wykazują mniej lub więcej poważny wzrost importu. Na czele nich stoi bawełna surowa, której przywieziono w roku sprawozdawczym rekordowe 91.761 ton wobec 84.380 ton w 1935 r. (wzrost przeszło 8%). Wzrost ten stoi w pewnym związku z ładunkami tranzytowymi bawełny surowej przede wszystkim dla Czechosłowacji. Po bawełnie w tej grupie towarów ilościowo najpoważniejszy przeszło 6% wzrost wykazuje wełna (25.033 ton wobec 23.452 ton w 1935 r.), oraz juta przeszło 3% (15.810 ton wobec 15.262 ton w 1935 r.) Spośród półfabrykatów włókienniczych poważny wzrost wykazuje przędza bawełniana (2.210 ton wobec 914 ton w 1935 r.) oraz nieco mniejszy przędza wełniana (467 ton wobec 311 t. w 1935 r.)

Rok sprawozdawczy wykazał poważny ok. 68% wzrost importu szmat (13.661 ton wobec 8.135 ton w 1935 r.) dla przemysłu papierniczego i włókienniczego. Import kauczuku sur. utrzymuje się w porcie gdyńskim nadal na wysokim poziomie (5.610 ton wobec 4.528 ton w 1935 r.), nie przewyższając jednakże ostatnich rekordowych wyników importu z 1934 r. (7.977 ton).

Dobre rezultaty daje tranzytowa celuloza, importowana w przeważnej mierze z Finlandii i Szwecji, aby po przeładunku w porcie gdyńskim być wywieziona do Stanów Zjedn. Am. Północnej oraz na Lewant. W roku ubiegłym przywieziono jej 8.133 ton wobec 7.347 ton w 1935 r. (wzrost ok. 11%).

Do względnie niedawno powstałego działu bardziej wartościowych artykułów importu w porcie gdyńskim należą przede wszystkim takie pozycje, jak maszyny, aparaty, części wagonów, samochody, motocykle, części samolotów i t. p. Niemal wszystkie one wykazują stałą tendencję wzrostu. Szczególnie dobre rezultaty dała pozycja samochodów, wykazując przeszło 43% wzrost importu (1.462 ton wobec 1.042 ton w 1935 r.) Ze zwierząt żywych importowane były przez port gdyński zarodowe gatunki: bydła z Holandii baranów, owiec oraz trzody chlewnej z Anglii.

Spadek importu dały pewne artykuły spożywcze oraz surowce względnie półfabrykaty. — Na czoło ich wysuwa się poważny przeszło 42% spadek importu owoców świeżych. (39.252 ton wobec 68.889 ton w 1935 r.) Nieco mniejszy spadek wykazują owoce suszone (5.889 ton wobec 6.110 ton w 1935 r.) Poważny przeszło 13% spadek wykazały również orzechy i migdały (796 ton wobec 918 ton w 1935 r.)

Najpoważniejszymi pozycjami importu po owocach są bezwzględnie pozycje ryżu surowego oraz nasion oleistych. Obie te pozycje mają szczególne znaczenie dla portu, posiadającego zakłady przemysłowe: „Łuszczarnię Ryżu" oraz „Olejarnię Union", poświęcone przeróbce tych surowców. Po rekordowym wyniku w 1934 r. (81.798 ton) import nasion oleistych wykazuje stałą tendencję spadku. Podobnie i w roku ubiegłym. Ten przeszło 10% spadek importu nasion oleistych (41.731 ton w 1936 r. wobec 46.487 ton w 1935 roku), jest wynikiem polityki gospodarczej Rządu, mającej na celu popieranie produkcji rolnej krajowych nasion oleistych.

Artykuł zlokalizowany całkowicie w porcie gdyńskim, poczynający nawet odgrywać już pewną rolę w formie przerobionej (wyłuszczony) na reeksporcie, ryż surowy wykazuje w roku sprawozdawczym 6,1% spadek importu (49.828 ton wobec 53.089 ton w 1935 roku). Spadek ten jest jeszcze poważniejszy w stosunku do rekordowych wyników importu ryżu w 1931 r. (73.286 ton).

Spośród bardziej wartościowych produktów spożywczych wykazały spadek kakao (6.417 ton wobec 7.294 ton w 1935 r.) oraz korzenie (1.199 ton wobec 1.293 ton w 1935 r.)

Rok sprawozdawczy przyniósł ponadto przeszło 7% spadek importu żywicy (5.730 t. wobec 6.164 ton w 1935 r.) Podobnie jak w 1935 r. również i w 1936 r. piryty wykazują nadal 23,4% spadek importu (14.673 ton w 1936 r. wobec 19.166 ton w 1935 r.)

Jedyną pozycją pośród tłuszczy importowanych, wykazującą nieznaczny ok. 5% spadek jest tran (3.187 ton wobec 3.350 ton w 1935 r.)

Nieznaczny spadek wykazuje zbiorowa pozycja przetworów chemicznych (3.307 ton wobec 3.459 ton w 1935 r.) oraz farb (461 ton wobec 626 ton w 1935 r.)

Bardzo poważny przeszło 83% spadek wykazuje tranzytowa w przeważnej mierze ze Z. S. R. R. sól potasowa (3.071 ton wobec 17.944 ton w 1935 r.) W odpowiednim stosunku zmniejszył się również eksport jej do krajów skandynawskich, głównie Szwecji.

Nieznaczny przeszło 7% spadek importu również tranzytowego głównie papieru, spowodowany został przede wszystkim obniżeniem się importu z Finlandii.

Poważny przeszło 86% spadek wykazuje import papy i tektury (425 ton wobec 1.576 ton).

Spośród surowców włókienniczych nieznaczny 12% spadek wykazuje import lnu, konopi, sisalu i in. wł. rośl. (915 ton wobec 1.042 ton w 1935 r.).

Z surowców i produktów metalurgicznych uległ nieznacznemu 6% zmniejszeniu import metali różnych (2.511 ton wobec 2.681 ton w 1935 r.) oraz części wagonów i lokomotyw (4.941 ton wobec 6.942 ton w 1935 r.)

Kształtowanie się importu zam. w 1936 r. w porównaniu z 1935 r. ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Rok 1936	Rok 1935
Nasiona różne	1.313	690
nasiona oleiste	41.731	46.487
ryż surowy	49.828	53.089
owoce świeże	39.252	68.889
owoce suszone	5.889	6.110
konserwy owocowe	77	156
orzechy i migdały	796	918
kawa	6.634	3.197
herbata	1.388	1.126
kakao	6.417	7.294
korzenie	1.199	1.293
rośliny i materiały roślinne	792	251
żywica	5.730	6.164
śledzie świeże	7.720	6.362
śledzie solone	33.964	21.747
rudy różne i wyp. piryt.	136.817	115.668
piryty	14.673	19.166
oleje	2.181	1.324
smoła i smary	860	207
asfalt	3.728	3.251
tłuszcze i oleje roślinne	5.283	4.042
tłuszcze zwierzęce surowe	14.000	11.442
tran	3.187	3.330
napoje alkoholowe i in.	1.094	776
tytoń	2.415	4.648
siarka	4.602	4.543
przetwory chemiczne	3.307	3.459
farby	461	626
garbniki	18.943	12.360
fosforyty	127.331	62.006
żużle Thomasa	38.536	29.931
sól potasowa	3.071	17.944
skóry	30.596	30.077
wełna	25.033	23.452
odp. wełny	1.104	785
przędza wełniana	467	311
bawełna	91.761	84.380
odp. bawełny	2.056	699
przędza bawełniana	2.210	914
len, konopie, sisal i in. włókna rośl.	915	1.042
juta	15.810	15.262
szmaty	13.661	8.135
kauczuk	5.610	4.528
wyroby gumowe	1.022	815
papier	14.969	16.169
papa, tektura	425	1.576
celuloza	8.153	7.347
żelazo surowe	4.759	3.189
metale różne	2 511	2 681
złom żelazny	446.886	338.941
miedź	12.885	10.866
cyna	1.554	396
cynk	275	446
wyroby żelazne i metalowe	5.922	3.320
maszyny, aparaty i części	6.259	5.307
części wagonów i lokom.	4.941	6.942
samochody, motocykle i części	1.462	1.042
różne	30.771	26.686
Razem	1.333.436	1.111.844

Wywóz zamorski w porcie gdyńskim w przeciwieństwie do 3,3% zmniejszenia się w roku sprawozdawczym obrotów Handlu Zagranicznego R. P. (jedynie wagowego. gdyż wartościowy wzrósł o ok. 11%) wykazuje nieznaczny 0,7% wzrost. W liczbach absolutnych wywóz zam. wyniósł 6.407.490.2 ton wobec 6.362.399.5 ton w 1935 roku. Już trzeci rok zaobserwować można stabilizację eksportu zamorskiego w porcie gdyńskim. Zjawisko to tłumaczyć należy przede wszystkim zmianami w strukturze Handlu Zagranicznego R. P. (coraz bardziej postępujące uszlachetnienie eksportu) oraz w związku powyższym wzrostem udziału ładunków drobnicowych, a zmniejszeniem się masowych. Potwierdzeniem tych słów niech będzie wg Gł. U. St. — 18,9% wzrost wartości wywozu zam. w porcie gdyńskim w 1936 r. w porównaniu z 1935 r. Po raz drugi od chwili zapoczątkowania eksportu węgla w porcie gdyńskim (1925 r.) wykazuje on nieznaczny 2.3% spadek (4.905.613 ton w 1936 r. wobec 5.021.051 ton w 1935 r.) Obniżenie się eksportu węgla w roku minionym tłumaczyć należy nie tylko kluczem eksportowym polsko-angielskim, ale poważną konkurencją węgla niemieckiego. coraz bardziej atakującą szereg rynków skandynawskich. W przeciwieństwie do tego wzrósł eksport węgla bunkrowego (401.573 ton w 1936 r. wobec 365.620 ton w 1935 r.). wynoszący 9,8%.

Poważny ok. 20% wzrost eksportu koksu (236.182 ton wobec 189.009 ton w 1935 r.) łączy się ze wzmożeniem pracy pieców wielkohutniczych u najpoważniejszych odbiorców polskiego koksu: Szwecji i Norwegii.

Dobra koniunktura na rynku angielskim (wzmożony ruch budowlany) oraz usprawnienia techniczne portu dały w efekcie ok. 38% wzrost eksportu tarcicy (265.629 ton wobec 192.324 ton w 1935 r.) oraz ok. 80% wzrost wywozu bali i słupów (18.957 t. wobec 10.932 ton w 1935 r.)

Spośród produktów drzewnych dobre rezultaty daje przede wszystkim eksport mebli giętych, wykazując 22% wzrostu (4.986 ton wobec 4.072 ton w 1935 r.) Jest to jeden z artykułów, którego eksport od początku wywiezienia pierwszych 181 ton (1931 r.) nie tylko nie załamał się nigdy. ale stale zwiększając zasięg swej działalności, obejmuje ostatnio niemal wszystkie części świata (ok. 80 krajów przeznaczenia).

Jeszcze lepsze rezultaty dał w ubiegłym roku eksport wyrobów koszykarskich, wzrastając przeszło 3-krotnie (1.046 ton wobec 309 ton w 1935 r.) Poważnie wzrósł reeksport ryżu w formie wyłuszczonej (4.119 ton wobec 912 ton w 1935 r.), przy zwiększeniu ilości odbiorców, do których zaliczyć należy przede wszystkim Rosję Sowiecką.

Drugi produkt „łuszczarni" gdyńskiej mąka ryżowa wykazuje również pewien wzrost eksportu (4.404 ton wobec 3.734 ton w 1935 r.)

Z wytworów pochodzenia roślinnego szczególnie dobre rezultaty uzyskał w minionym roku eksport słodu, kierowanego w przeważnej mierze do Stanów Zjedn. Am. Półn. W liczbach absolutnych eksport ten wyniósł 27.460 ton wobec 17.105 ton w 1935 r., wykazując poważny przeszło 60%-owy wzrost.

Podobnie dobre wyniki dał eksport nasion (głównie nasiona buraka cukr.), wykazując ok. 3-krotny wzrost (7.103 ton wobec 2.418 ton w 1935 r.) Najpoważniejszymi odbiorcami są tu Stany Zjedn. Am. Półn. oraz Iran.

Spośród produktów hodowlanych zwraca uwagę przeszło 100%-owy wzrost eksportu masła (11.369 ton wobec 5.650 ton w 1935 r.) ok. 11%-owy wzrost wywozu jaj (22.765 ton wobec 20.565 ton w 1935 r.) oraz drobiu (1.862 ton wobec 1.052 ton w 1935 r.) Odbiorcą tych artykułów jest nadal w przeważnej mierze Anglia.

Eksportowane tłuszcze zwierzęce (6.145 t. wobec 3.851 t. w 1935 r.) oraz przetwory mięsne (15.874 ton wobec 4.489 ton w 1935 r.) wykazują w roku sprawozdawczym bardzo poważny wzrost.

Jeden z najdawniejszych artykułów eksportu gdyńskiego, gdyż zainicjowany w 1926 roku, cement w 10 roku swego eksportu wykazuje poważny przeszło 64%-owy wzrost (13.330 ton wobec 8.117 ton w 1935 r. Podobnie dobre rezultaty eksportowe daje sól kuchenna i przemysłowa, nie przewyższając jednakże rekordowych wyników z 1929 r. (6.748 ton). W liczbach absolutnych eksport soli kuchennej wyniósł 1.730 ton wobec 1.334 ton w 1935 r.

Eksport otrąb, kierowanych podobnie jak słód i melasa przeważnie do Stanów Zjedn. Am. Półn. utrzymuje się nadal na wysokim poziomie (2.237 ton wobec 1.322 ton w 1935 r.)

Spośród produktów rolniczych należałoby jeszcze podkreślić poważny przeszło 100% wzrost eksportu wytłoków buraczanych (4.827 ton wobec 2.334 ton w 1935 r.)

Coraz bardziej uwydatniająca swą rolę w eksporcie zam. portu jest bezwzględnie grupa wytworów przemysłu chemicznego. Najpoważniejszy ok. 3-krotny wzrost wykazała tu mączka kostna (1.908 ton wobec 687 ton w 1935 r.) Dobre wyniki daje również eksport bieli cynkowej (4.423 ton wobec 2.693 ton w 1935 r.), kierowanej do coraz większej ilości krajów na czele ze Szwecją, Brazylią, Argentyną i t. p.

Po rozwiązaniu kartelu i spadku na skutek tego cen wzrósł bardzo poważnie począwszy od 1934 r. eksport karbidu. Rok sprawozdawczy przynosi tu nową rekordową liczbę 2.755 ton wobec 2.575 ton w 1935 r. (wzrost 7%-owy). Do najpoważniejszych odbiorców karbidu w roku ubiegłym zaliczały się kraje Ameryki Poł. z Brazylią na czele oraz Belgia.

Salmiak w roku sprawozdawczym wykazał również bardzo poważny przeszło 100% wzrost eksportu (554 t. wobec 220 t. w 1935 r.)

Dobrze rozwija się od szeregu lat w porcie gdyńskim eksport tkanin. W grę wchodzi tu głównie eksport do Anglii i Stanów Zjedn. Am. Półn. oraz do stale zwiększających się odbiorców niemal na całym świecie. W liczbach absolutnych eksport ten wyniósł 7.646 t. wobec 6.447 t. w 1935 r., wykazując przeszło 18%-owy wzrost.

Na dobrej drodze również jest reeksport bawełny wyrażający się w roku ubiegłym liczbą 2.710 ton wobec 1.314 ton w 1935 r.

Z artykułów tranzytowych portu w przeciwieństwie do wykazującego spadek papieru eksport celulozy zwiększył się o ok. 25% (11.948 ton wobec 9.573 ton w 1935 r.) Najpoważniejszym odbiorcą są tu nadal Stany Zjedn. Am. Półn.

Podobnie dobre wyniki daje eksport papy i tektury (2.495 t. wobec 2.162 t. w 1935 r.)

W grupie metali i wyrobów z nich zwraca uwagę najpoważniejsza pozycja żelaza handlowego, wykazując przeszło 64%-owy wzrost (91.197 ton wobec 55.398 ton w 1935 r.) W roku ubiegłym wzmógł się bardzo poważnie eksport żelaza handlowego do szeregu krajów Ameryki Południowej.

Jeszcze lepsze rezultaty daje eksport mniejszej ilościowo pozycji żelaza surowego, wykazując bardzo poważny ok. 4-krotny wzrost eksportu (7.212 ton wobec 1.997 ton w 1935 r.)

W roku sprawozdawczym blacha cynkowa wykazuje 10%-owy wzrost eksportu (6.277 ton wobec 5.705 ton w 1935 r.) cynk natomiast nieznaczny ok. 6%-owy spadek.

Na szczególną uwagę zasługują rekordowe wyniki eksportu rur żelaznych i żeliwnych, obejmującego ostatnio nie tylko szereg krajów Dalekiego Wschodu ale również najbliżej nas położonych krajów skandynawskich. W roku ubiegłym eksport ten wykazał ok. 59% wzrostu (25.962 ton wobec 16.347 ton w 1935 r.)

Kształtowanie się eksportu zam. w 1936 r. w porównaniu z 1935 r. ilustruje szczegółowo poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Rok 1936	Rok 1935
Zboże	543	23.859
strączkowe	946	220
mąka ryżowa	4.404	3.734
mąka	550	1.512
mąka pastewna	3.596	15.210
ryż	4.119	912
słód	27.460	17.105
owoce świeże	857	2.832
konserwy owocowe	51	36
nasiona i rośliny	7.105	2.418
szynki i inne peklowane	1.097	2.063
bekony	18.720	21.097
drób i ptactwo bite	1.865	1.052
jaja	22.765	20.565
masło	11.369	5.650
cement	13.330	8.117
sól	1.730	1.334
węgiel eksportowy	4.905.613	5.021.051
węgiel bunkrowy	401.573	365.620
koks	236.182	189.009
oleje i parafina	120	78
tłuszcze zwierzęce	6.143	3.851
przetwory mięsne	13.874	4.489
cukier	62.161	103.792
napoje alkoholowe	88	55
spirytus	97	450
makuchy	16.643	23.510
melasa	5.410	14.971
otręby	2.237	1.322
wytłoki buraczane	4.827	2.354
soda	2.142	9.606
salmiak	554	220
karbid	2.755	2.575
farby	81	97
mączka kostna	1.908	687
biel cynkowa	4.425	2.693
sól potasowa	4.099	7.656
saletra	5.537	9.773
nawozy azotowe (siarczan amonu)	17.008	19.419
skóry	994	718
tkaniny	7.646	6.447
bawełna i odpadki	2.710	1.314
bale i słupy	18.957	10.932
drzewo tarte	265.629	192.324
wyroby z drzewa	6.725	3.784
klepki	945	1.162
dykty i forniery	15.372	16.575
meble gięte	4.986	4.072
wyroby koszykarskie	1.046	309
papier	7.612	10.603
papa i tektura	2.495	2.162
celuloza	11.948	9.573
żelazo surowe	7.212	1.997
żelazo handlowe	91.197	55.398
metale różne	734	2.581
wyroby żelazne i metal.	19.167	23.677
szyny kolejowe	8.562	26.543
rury żelazne i żeliwne	25.962	16.347
cynk	13.654	14.503
blacha cynkowa	6.277	5.705
różne	71.682	47.205
Razem	6.407.490	6.362.600

Po omówieniu pozycyj eksportu. wykazujących wzrost należy stwierdzić. iż stosunkowo nieliczne są te pozycje, których wywóz zmniejszył się. Poza najpoważniejszym ilościowo węglem kam. wykazały również spadek pewne pozycje spośród grupy wytworów pochodzenia roślinnego, zwierzęcego oraz przetworów spożywczych.

Pomimo zwyżki cen na rynkach zbożowych świata wywóz zboża w porcie gdyńskim zmniejszył się w roku ubiegłym bardzo poważnie (543 ton wobec 23.859 ton w 1935 r.)

Poza zbożem zwraca uwagę poważny spadek eksportu mąki (550 t. wobec 1.512 ton w 1935 r.)

Rok sprawozdawczy przynosi załamanie tak dobrze rozwijającemu się od paru lat eksportowi mąki pastewnej (3.596 ton wobec 15.210 ton w 1935 r.)

Na podobne trudności napotyka również reeksport owoców świeżych.

Spośród produktów hodowlanych wykazały spadek jedynie bekony (18.720 ton wobec 21.097 ton w 1935 r.) oraz szynki i inne peklowane (1.097 t. wobec 2.063 t. w 1935 r.), ściśle kontyngentowane na rynku angielskim.

Poważnie zmniejszył się eksport cukru (62.161 ton wobec 103.792 ton w 1935 r.)

Słabe rezultaty w roku ubiegłym dał eksport makuchów (16.643 ton wobec 23.510 t. w 1935 r.), oraz melasy, której wywieziono jedyny całookrętowy ładunek 5.410 ton wobec 14.971 ton w 1935 r.

W grupie wytworów chemicznych zwraca uwagę poważny przeszło 12%-owy spadek wywozu siarczanu amonu (17.008 ton wobec 19.419 ton w 1935 r.), spowodowany przede wszystkim utratą rynku hiszpańskiego w roku ubiegłym. Poza siarczanem amonu wykazały spadek również pozycje saletry (5.537 ton wobec 9.773 ton w 1935 r.) oraz sody (2.142 ton wobec 9.606 ton w 1935 r.)

Obie te pozycje uległy poważnej obniżce na skutek równie poważnego zmniejszenia się ich wywozu do Finlandii.

Z produktów drzewnych zmniejszył się nieznacznie wywóz jedynie klepek (945 ton wobec 1.162 ton w 1935 r.) oraz dykty i fornierów 15.372 ton wobec 16.575 ton w 1935 r.).

Mające poważny udział w tranzycie morskim portu sól potasowa sowiecka oraz papier finlandzki, wykazują podobnie jak i na imporcie również spadek eksportu.

Poważne zmiany w wywozie do krajów przeznaczenia: Brazylii i Holandii musiały z kolei wpłynąć na znaczny ok. 68%-owy spadek eksportu szyn kolejowych (8.562 ton wobec 26.543 ton w 1935 r.)

Z. T.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Pan Stanisław Tor, Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni powrócił w dniu 16 lutego z urlopu i objął urzędowanie.

PLENARNE ZEBRANIE IZBY.

W dniu 23 lutego odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Na zebraniu tym obecni byli w charakterze gości przedstawiciel Pana Wojewody Pomorskiego Naczelnik Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego p. Barciszewski, Komisarz Rządu m. Gdyni mgr pr. Sokół i Dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski.

Po zagajeniu zebrania i powitaniu gości oraz Radców Izby, Prezes Izby p. Stanisław Tor odczytał projekt depeszy, mającej być wysłaną do p. Pułkownika Adama Koca w związku z wygłoszoną przez niego w dniu 21 lutego deklaracją programową. Projekt depeszy miał brzmienie następujące:

„Sfery gospodarcze, zrzeszone w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, witają z najwyższym uznaniem deklarację Pana Pułkownika, wzywającą do konsolidacji wszystkich twórczych elementów narodu w pracy nad wzmożeniem obronności Państwa oraz nad uaktywnieniem jego rozwoju gospodarczego i zapewniają o swej gotowości współdziałania przy realizacji tych wielkich zadań".

Plenarne Zebranie przyjęło oklaskami wniosek Prezesa Izby i depesza została wysłana.

Przechodząc do porządku dziennego Zebrania, poświęconego w głównej mierze omówieniu zagadnień gospodarczych, związanych z obecną sytuacją i rozwojem portu gdyńskiego, Prezes Izby wygłosił przemówienie, dosłowne brzmienie którego podane zostało na innym miejscu niniejszego numeru.

Plenarne zebranie przyjęło przemówienie to żywymi oklaskami i uchwaliło w związku z przedstawioną przez Prezesa Izby sytuacją portu gdyńskiego podać do wiadomości Pana Ministra Przemysłu i Handlu rezolucję następującą, która w formie depeszy przesłana została do Warszawy:

„Zebranie Plenarne Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, omawiając w dniu dzisiejszym sprawy portu gdyńskiego, stwierdziło, że zwolnienie tempa rozbudowy portu może wywołać trudności, które nie pozwolą na realizację tych zadań z dziedziny naszej polityki morskiej, o których mówił P. Minister Przemysłu i Handlu na Komisji Budżetowej Senatu. Zebranie Plenarne Izby uważa przeto za konieczne zwiększenie rozmiarów rozbudowy portu gdyńskiego i pod tym względem solidaryzuje się z przedłożonymi Ministerstwu Przemysłu i Handlu uchwałami Rady Portowej w Gdyni".

W dalszym ciągu Zebrania p. radca Izby inż. Podraszko wygłosił referat o warunkach rozwoju przemysłu portowego.

Następnie wiceprezes Izby dr W. Smoleń wygłosił referat o zagadnieniu handlu konsygnacyjnego w porcie gdyńskim. Teksty obu tych referatów zostaną opublikowane w następnych numerach Biuletynu.

Po dyskusji, jaka wywiązała się nad referatami, a w której wzięli udział wiceprezesi inż. Dziedziul i dr Smoleń oraz radcowie Melerski, Maciejewski, Makowiecki, Mazur, Zawadzki i Korzeniewski, ogólne założenia referentów zostały przez Plenarne Zebranie przyjęte, przy czym uchwalone zostało, aby Izba z niesłabnącą energią kontynuowała swe prace nad realizacją zagadnień, związanych z uprzemysłowieniem i uhandlowieniem portu gdyńskiego.

Po przyjęciu w dalszym ciągu Plenarnego Zebrania wniosków niestałej Komisji, powołanej do opracowania statutów emerytalnego i służbowego w odniesieniu do poprawek do wspomnianych statutów i po zatwierdzeniu uchwał Prezydium Izby w sprawie dodatkowych kredytów za rok 1936, Plenarne Zebranie dokonało wyboru Komisji rewizyjnej Izby na rok 1937 w osobach radców: J. Hildta, inż. K. Krzyżanowskiego i inż. M. Laureckiego. Wreszcie Plenarne Zebranie przyjęło wniosek Sekcji Handlowej w sprawie interwencji Izby w związku z brakiem na terenie Pomorza koksu dla celów opałowych i przemysłowych i poleciło biuru Izby poczynienie odpowiednich kroków w tej sprawie.

POSIEDZENIE PREZYDIUM IZBY.

W dniu 17 lutego br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora posiedzenie Prezydium Izby. Członkowie Prezydium szczegółowo poinformowani zostali przez Dyrektora Izby dr J. Kulikowskiego o zebraniach, w których przedstawiciele Izby brali udział od chwili ostatniego posiedzenia

Prezydium, o posiedzeniach organów Izbowych oraz o bieżących pracach Izby. M. in. Dyrektor Izby przedstawił sprawę przejęcia przez Izbę wydawnictwa Komunikatu Portu Rybackiego.

Następnie prezydium omówiło porządek dzienny plenarnego zebrania Izby, które zwołane zostało na dzień 23 lutego i będzie poświęcone niemal całkowicie referatom o warunkach rozwoju przemysłu portowego w Gdyni oraz zagadnieniom handlu konsygnacyjnego i dyskusji nad tymi referatami.

ZEBRANIE SEKCJI HANDLOWEJ.

Przed Zebraniem Plenarnym w dn. 23 lutego odbyło się pod przewodnictwem wiceprezesa dra Smolenia posiedzenie Sekcji Handlowej, podczas którego wysłuchano sprawozdania Dyrektora Izby dra J. Kulikowskiego z bieżących prac Izby oraz uzgodniono stanowisko Sekcji w odniesieniu do spraw, będących na porządku dziennym Plenarnego Zebrania. Poza tym wysłuchano uwagi radcy Sierszeńskiego co do środków usprawnienia prac Opiniodawczej Komisji przy Izbie dla handlu wewnętrznego i ustalono, aby posiedzenia tej Komisji w miarę możności zwoływane były w dniu zebrań plenarnych Izby.

POSIEDZENIE KOMISJI KOMUNIKACYJNO-TURYSTYCZNEJ.

W dniu 23 lutego 1937 r. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby inż. Alfreda Dziedziula posiedzenie Komisji Komunikacyjno - Turystycznej, poświęcone rozpatrzeniu szeregu aktualnych zagadnień, które poniżej podajemy w kolejności porządku dziennego.

Sprawa budowy portu handlowego w Chełmnie względnie Świeciu. Przewodniczący poinformował zebranych, iż rozpoczęte prace nad obwałowaniem prawego brzegu Wisły pod Chełmnem powodują konieczność usunięcia zimowiska dla statków państwowych, znajdującego się na lewym brzegu Wisły na przeciwko Chełmna. W związku z tym zainteresowane sfery lokalne zgłosiły dezyderat, ażeby w miejsce istniejącego zimowiska w najbliższej jego okolicy wybudować port handlowy. Urząd Wojewódzki Pomorski — pragnąc pozyskać podstawę dla zajęcia merytorycznego stanowiska w tej sprawie — zwrócił się do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni o oświadczenie się, czy zdaniem sfer gospodarczych w ogóle celową byłaby budowa portu handlowego w tych okolicach, a jeśli tak, to czy w Chełmnie, czy też w Świeciu.

Z kolei referent Zdanowicz przedstawił Komisji wyniki rozpisanej w tej sprawie ankiety, po czym rozwinęła się szczegółowa dyskusja, w wyniku której w łonie Komisji skrystalizował się jednomyślny pogląd, że budowa portu jest rzeczą bardzo aktualną i celową i to po stronie Chełmna. W szczególności Komisja stwierdziła, iż za takim rozwiązaniem sprawy przemawia przede wszystkim niekorzystne położenie Chełmna z punktu widzenia komunikacji kolejowej, gdyż z jednej strony Chełmno oddalone jest od głównych szlaków kolejowych, z drugiej zaś brak mostu na Wiśle uniemożliwia mu korzystanie z najbliższej arterii, jaką jest linia Bydgoszcz — Gdynia. Poza tym struktura gospodarcza okręgu chełmińskiego i jego najbliższych okolic (jak Unisław, Chełmża itd.), a w szczególności statystyka dotychczasowych obrotów, t. zn. przywozu i wywozu drogą wodną, jak i widoki na przyszłość przemawiają zdecydowanie za tym, ażeby port handlowy został wybudowany przede wszystkim pod Chełmnem zwłaszcza, że Świecie posiada do pewnego stopnia naturalny port i zimowisko w ujściu rzeki Wdy, niezależnie od bardzo dogodnej komunikacji kolejowej.

Następnie przewodniczący p. Wiceprezes Dziedziul otworzył dyskusję *w sprawie utworzenia Biura Studiów Komunikacyjnych przy Związku Izb.* Z punktu widzenia celowości utworzenie wspomnianego biura, którego zadaniem byłoby podjęcie gruntownych studiów nad całokształtem zagadnień komunikacyjnych w Polsce, a przede wszystkim rozważenie i opracowanie zagadnień o charakterze ogólno - krajowym i zasadniczym pod kątem skoordynowania wszystkich rodzajów komunikacji w interesie życia gospodarczego.

W rezultacie szczegółowej wymiany zdań Komisja stwierdziła, iż — wobec braku w Polsce instytucji, której praca miałaby za wyłączny cel wypełnienie powyższych zadań — należy uznać powołanie omawianego biura za rzecz aktualną i leżącą w interesie sfer gospodarczych.

Rewizja taryfa pocztowej, telegraficznej i telefonicznej. Po zapoznaniu się z wnioskami samorządu gospodarczego co do wprowadzenia rewizji obowiązujących obecnie wspomnianych taryf Komisja postanowiła je zaakceptować; przy czym uchwaliła ponadto szereg wniosków, jakie zostały zgłoszone w toku dyskusji.

Sprawa żeglugi śródlądowej. Po wyczerpaniu porządku dziennego Dyrektor Izby dr Kulikowski zwrócił uwagę, iż Rada Ministrów przyjęła ostatnio projekt ustawy o zmianie granic kilku województw. Według tego projektu Województwo Pomorskie powiększy się o powiat bydgoski, inowrocławski, szubiński i wyrzyski, które już należą do okręgu Izby, oraz o powiaty nieszawski, rypiński, lipnowski i włocławski, które niewątpliwie również zostaną włączone do kręgu Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. Fakt, że w nowym stanie rzeczy w granicach okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej znajdzie się nie tylko Gdynia, lecz także i Wisła w swoim najbardziej uregulowanym i gospodarczo eksploatowanym

odcinku, siłą rzeczy narzuca gdyńskiemu samorządowi gospodarczemu specjalny obowiązek zajęcia się problemem żeglugi śródlądowej i to w skali, przekraczającej jej zainteresowania regionalne. Znaczenie gospodarcze żeglugi śródlądowej nie było dotychczas należycie doceniane i zagadnienie to nie zostało dotychczas rozwiązane pomimo. iż usiłowania w tym kierunku niejednokrotnie były już podejmowane. Jeśli się jednak uwzględni fakt, że po wybudowaniu portu gdyńskiego drugim hasłem narodowym ma być budowa centrum przemysłowego nad Wisłą i Sanem i że ten ośrodek przemysłowy będzie musiał mieć dogodną i tanią komunikację z portem morskim. to niewątpliwie należy się liczyć z prawdopodobieństwem (wskazuje na to budowa zapór wodnych), że trzecim z kolei wielkim zagadnieniem gospodarczym będzie połączenie Sandomierza z Gdynią drogą wodną, dzięki czemu Wisła stanie się kręgosłupem naszego organizmu gospodarczego. Pomijając korzyści ogólno - gospodarcze, wynikające z usprawnienia Wisły, Dyrektor dr Kulikowski zauważył, że rozwój żeglugi śródlądowej w niemałej mierze mógłby się przyczynić również do rozwiązania. a co najmniej do złagodzenia problemu budowy kosztownych magazynów w porcie gdyńskim. Albowiem po zrealizowaniu prac nad pogłębieniem Wisły niektóre towary o charakterze masowym możnaby było magazynować na barkach, który to system praktykuje się za granicą. Obecnie jest to wykluczone, gdyż mniejsze barki, które ze względu na płytkie koryto Wisły mogą swobodnie kursować powyżej Tczewa, do Gdyni ze względu na niebezpieczeństwo nie dochodzą i zatrzymują się w Gdańsku. Ponieważ w Polsce nie ma dotychczas instytucji o charakterze społecznym, która by się zajmowała zagadnieniem żeglugi śródlądowej w projektowanej skali. Dyr. Kulikowski zgłosił w konkluzji wniosek o powołanie w ramach Izby względnie pod egidą Izby specjalnego organu o charakterze rady interesantów żeglugi śródlądowej, w skład którego wchodziliby przedstawiciele gdyńskich sfer żeglugowo-portowych, armatorzy śródlądowi, przedstawiciele organizacyj gospodarczych i zarządów miast, położonych nad Wisłą itd. Zadaniem tego rodzaju organu byłaby najpierw wstępna wymiana poglądów. a następnie gruntowne przedstudiowanie problemów przy współudziale fachowców i wreszcie podjęcie akcji na terenie władz centralnych.

W wyniku przeprowadzonej dyskusji przewodniczący stwierdził, że Komisja — uznając w całej pełni żywotność poruszonego zagadnienia — uchwala zwołać w najbliższej przyszłości specjalną konferencję przy współudziale w grę wchodzących czynników, poświęconą wyłącznie temu zagadnieniu z tym, iż Dyrektor Izby zorganizuje konferencję w porozumieniu z Radcą Izby inż. Zawadzkim. dyrektorem firmy Lloyd Bydgoski.

POSIEDZENIE KOMISJI PODATKOWEJ IZBY.

W dniu 19 lutego odbyło się w Bydgoszczy pod przewodnictwem Radcy Korzeniewskiego posiedzenie Izbowej Komisji Podatkowej, na które ze względu na przedmiot obrad, obchodzący w znacznej mierze Radców Sekcji Przemysłowej, zaproszeni zostali wszyscy Radcowie tej Sekcji.

Głównym przedmiotem obrad Komisji było ustalenie stanowiska Izby Gdyńskiej do formułowanej przez Związek Izb opinii dla Ministerstwa Przemysłu i Handlu w ważnej z punktu widzenia ogólno - gospodarczego sprawie popierania inwestycyj przemysłowych w drodze ulg podatkowych. Po dłuższej dyskusji nad tym zagadnieniem Komisja Podatkowa przyjęła szereg wniosków, wysuniętych już przez Międzyizbową Komisję Skarbową, wnosząc do niektórych z nich ze swej strony pewne poprawki. Rozważając ogólnie zagadnienie ulg podatkowych dla inwestycyj przemysłowych, Komisja Podatkowa wyraziła zdanie, że do ostatecznych decyzyj w zakresie tego zagadnienia należy dojść z zachowaniem daleko idących ostrożności. a w każdym razie traktować należy osobno kwestię ulg podatkowych w odniesieniu do budownictwa mieszkaniowego.

Następnie Komisja rozważyła sprawę określania przedsiębiorstw, prowadzonych w większych rozmiarach, dla celów rejestracyjnych i postanowiła wystąpić z wnioskiem o powołanie do życia przy Izbie specjalnej komisji do orzekania indywidualnie w stosunku do poszczególnych przedsiębiorstw o kwalifikowaniu ich, jako przedsiębiorstw prowadzonych w większym rozmiarze.

Wreszcie Komisja omówiła podnoszoną przez samorządy terytorialne sprawę przywrócenia im prawa egzekucji podatkowej w stosunku do płatników podatku na rzecz samorządów. Jak wiadomo, w chwili obecnej prawo egzekucji w odniesieniu do wszystkich rodzajów podatków posiadają wyłącznie ogólne władze skarbowe. Komisja Podatkowa Izby wypowiedziała się za utrzymaniem obecnie obowiązującego systemu egzekucyj.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W STYCZNIU.

Pierwszy miesiąc nowego roku kalendarzowego wypadł w przewozach polskiej floty handlowej bardzo korzystnie: wzrost o 20 procent ilości wagowej przewiezionych towarów stoi znacznie powyżej przeciętnej wzrostu z miesięcy ostatnich. Przewieziono bowiem ogółem w styczniu br. 110.969 t. towarów wobec 90.727 t. towarów w odpowiednim miesiącu 1936 roku. Wzrost przewozów względny był największy w kierunku importowym — 18.493 t., wobec 12.524 t. w styczniu ub. r., w liczbach bezwzględnych jednak był większy w eksporcie: 90.221 t. wobec 76.256 t. w stycz-

niu ub. r.: przewozy między portami obcymi i tranzytowe wzrosły najmniej: z 1.947 t. na 2.255 ton.

Żegluga Polska, S. A. zwiększyła swe przewozy o przeszło 30 procent: z 41.637 t. na 62.483 ton, w tym w wywozie 46.251 t. (I 1936: 30.002 t.), w przywozie 13.977 t. (I 1936: 9.688 t.), w tranzycie i między portami obcymi 2.255 t. (I 1936: 1.947 t.)

Grupa własnych linij Żeglugi Polskiej zwiększyła przewozy z 20.367 t. na 31.931 t. w tym w wywozie 21.133 t. (I 1936: 11.553 t.). w przywozie 8.543 t. (I 1936: 6.867 t.), w tranzycie morskim 1.253 t. i w przewozach między portami zagranicy 1.002 t. (I 1936: 1.947 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 30.552 t. (I 1936: 21.270 t.), w tej liczbie z odjazdu „Wisły" należącej do kombinowanej linii południowo - amerykańskiej z towarzystwem Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe i dodatkowymi statkami frachtowanymi (Rothert & Kiłaczycki). Ten wywóz dał 4.558 t., a prócz tego wywieziono 20.560 t. na właściwych trampach (I 1936: 18.449 t.)

Trampy wywiozły 13.265 t. węgla, 4.735 t. koksu i 2.560 t. kainitu wobec 15.865 t. węgla i 2.584 t. siarczanu amonu w styczniu ub. roku. „Wisła" wywiozła do Ameryki Południowej 1.562 t. szyn kolejowych, 69 t. łubek do szyn, 253 t. podkładów, 1.551 t. żelaza, 11 t. samolotów, 343 t drzewa i dykty, 585 t. słodu; karbidu 151 t. oraz drobnicy 33 t. Trampy przywiozły 5.434 t. rudy, wobec 2.821 importu. również rudy w styczniu ub. roku.

Statki Polsko - Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 9.863 t. towarów i 61 koni. wobec 7.639 t. towarów i 49 koni w styczniu ub. roku. Na obu liniach angielskich przewieziono w eksporcie 7.098 t. (I 1936: 5.525 t.), w imporcie 2.674 t. (I 1936: 2.001 t.) i prócz tego na linii Gdynia — Havre, służącej głównie przewozowi emigrantów, 91 t. w tym 89 t. w imporcie (I 1936: 113 t.)

W kierunku Londynu statki wywiozły 2.479 t., w tym 1.938 t., oraz 16 koni przez Gdynię, 541 t. przez Gdańsk. W kierunku Hull wywieziono z Gdyni 1.505 t. i 45 koni i z Gdańska 3.114 ton, razem 4.619 ton.

Z Londynu przywieziono 1.131 t., w tym do Gdyni 1.020 t. i do Gdańska 111 t. Z Hull przywieziono 1.543 ton. w tym 1.424 t. do Gdyni i 119 t. do Gdańska.

Statki towarzystwa „Gdynia — Ameryka Linie Żeglugowe" dały wzrost względny przewozów największy: przewozy prawie się podwoiły względem stycznia ub. roku. a to wskutek wejścia w skład statystyki towarzystwa ruchu pasażerskich statków na linii południowo - amerykańskiej. W rezultacie przewieziono w styczniu 4.784 t. towarów i 1.076 pasażerów, wobec 2.572 tow. i 341 pas. w styczniu ub. roku. Te ostatnie liczby odnoszą się do ruchu na linii nowoyorskiej. na której w styczniu b. r. przewieziono 2.390 t. towarów i 286 pasażerów, w tym na wyjściu 167 pas. (227 pas.) i 1.750 t. ładunku (1.850 t.), na wejściu 119 pas. (114 pas.) i 640 t. ładunku (722 t. ładunku). Na linii południowo - amerykańskiej był jeden przyjazd z 37 pas. i 1.113 t. towarów, oraz jeden odjazd z 753 pas. i 1.281 t. ładunku.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) przewiozły ogółem 33.839 t. węgla. wyłącznie w eksporcie z Gdyni (I 1936: 38.879 ton). Zmniejszenie przewozów tłumaczy się mniejszą ilością podróży (12 wobec 14). oraz większą długością przeciętną pojedynczego przewozu. Do Szwecji węgla wywieziono 19.222 t. (29.665,5 t.). do Norwegii 5.416 t. (9.605 t.), do Holandii 3.200 ton, do Belgii 6.001 ton. Odwiedzono porty: Oxelösund i Göteborg 2-krotnie, Halden, Oslo. Helsingborg, Landskronę, Amsterdam, Ostendę i Antwerpię.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU GDYŃSKIEGO W STYCZNIU BR.

W ciągu miesiąca stycznia urządzenia przeładunkowe przepracowały 16451 godzin 55 minut z zużyciem prądu 134825 Kwh.. przy czym przeładowano 237974 t. towarów masowych i drobnicowych. Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc styczeń: w bieżącym roku 139,4%, w ubiegłym roku 120.8%, przyrost wynosi zatem 18.6%.

CIEKAWY STATEK W PORCIE GDYŃSKIM

W Gdyni ładował w tych dniach węgiel nowy parowiec duński „Ivan Kondrup", który przybył do naszego portu niemal prosto ze stoczni. Jest on ostatnim słowem techniki ekonomicznego statku węglowego. Jego nośność nieco przewyższa typ „Robur IV" i „Robur V", sięgając 3.500 ton DW. przy pojemności netto rejestrowych ton 1.368. Statek wyposażony jest w maszynę parową z turbiną na parę odlotową o sile 1.800 KM wskazanych. Właścicielem statku jest firma przewożąca węgiel: Det Danske Kulkompagni, Kopenhaga.

REGULAMIN ZRZESZEŃ EKSPEDYTORSKICH W POLSCE.

Zarząd Związku Polskich Przedsiębiorstw Transportowych i Ekspedycyjnych podał do wiadomości publicznej, iż z dniem 1 marca firmy zrzeszone w tym Związku będą stosowały jednolity regulamin oraz jednolite warunki polis na ubezpieczenie ekspedytorskie. stanowiące integralną część ogólnych warunków ubezpieczeń ekspedytorskich. zatwierdzonych przez Państwowy Urząd Kontroli Ubezpieczeń w dniu 10 grudnia 1936 roku.

Ponieważ na 33 zrzeszonych we wspomnianym Związku firm, znaczną większość stanowią firmy ekspedytorskie osiadłe w Gdyni, wprowadzenie wspomnianego regulaminu posiada poważne znaczenie dla funkcjonowania aparatu ekspedycyjnego, obsługującego obroty towarowe portu gdyńskiego.

Regulamin wraz z tekstem polisy oraz ogólnych warunków ubezpieczeń ekspedytorskich zostanie, w krótkim czasie wydany jako osobna broszura.

STAWKI CURRENT RATE ZA WINCZMENÓW.

Na podstawie orzeczenia arbitrażowego została stawka current rate za winczmenów ustalona od dnia 1 II br. na 1,60 zł za godzinę.



BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE PRZECIWKO FORMUŁCE „MERCHANTS BROKER AND-OR STEVEDORE".

Do wzorowych form charteru (umowy frachtowej) strony kontraktujące wprowadzają obow. dla siebie, za porozumieniem obu stron dopiski i dodatkowe warunki. Do takich warunków należy, między innymi, coraz częściej dopisywany dodatkowy tekst „merchants broker and/or stevedore" t. zn. kupiec czyli strona frachtująca statek, wyznacza maklera okrętowego i (albo stewedora sztauera). Makler jest zasadniczo pośrednikiem pomiędzy armatorem, a frachtującym statek, reprezentując równocześnie obie strony. Ciągły usus przytoczonej formułki czyni zeń w większym stopniu reprezentanta frachtującego, a więc interesantów ładunku. Tak samo stewedor, którego łączność z armatorem słabnie i zależność od frachtującego przez usus formułki będzie wzrastać.

Temu przeciwstawia się uchwałami z dn. 18 I br. w Antwerpii rada dokumentowa Baltic and International Maritime Conference. Wzywa ona członków konferencji do niepodpisywania czarterów, zawierających tego rodzaju „niewłaściwe klauzule".

UREGULOWANIE TARYF EKSPEDYTORSKICH W HAMBURGU I BREMIE.

Dla położenia tamy pobierania przez różne firmy ekspedytorów portowych w Hamburgu i Bremie opłat za czynności, połączone z ekspedycją i przeładunkiem przesyłek przy eksporcie w różnej wysokości, przy czym ostra konkurencja zwłaszcza małych firm, nie utrzymujących odpowiednio rozbudowanego aparatu biurowego obniżyła swe taksy do poziomu niemal kosztów własnych większych firm, Ministerstwo Komunikacji Rzeszy spowodowało ustalenie taryfy fob ekspedytorskiej, zawierającej taksy za czynności, związane z załatwianiem czynności ekspedytorskich przy eksporcie przez porty w Hamburgu i Bremie oraz za czynności rozdzielcze przy przeładunku dowiezionych do tych portów wagonów zbiorowych drobnicy na różne statki. W porozumieniu z komisarzem cen Rzeszy ustalono wysokość opłat z podwyższeniem niektórych stawek, dotychczas pobieranych. Nowa taryfa wejdzie w życie z dniem 1 kwietnia br. i obowiązywać będzie wszystkich ekspedytorów, na równi z załatwiającymi czynności ekspedytorskie armatorami i maklerami pod grozą surowych kar. Dotyczy ona na razie tylko eksportu z Niemiec, a nie krępuje tranzytu z zagranicy. Zamierzonym jest jednak objęcie taryfą również importu i tranzytu zagranicznego. Taryfa fob dla Lubeki i Szczecina wprowadzoną będzie albo równocześnie, albo z początkiem maja br.

PORTY POŁUDNIOWO - AFRYKAŃSKIE USIŁUJĄ NADAL RYWALIZOWAĆ Z KANAŁEM SUEZKIM.

Fachowa prasa angielska poświęca sporo miejsca usiłowaniom portów Unii Południowo-Afrykańskiej drogą niezwykłych ofiar w postaci poważnych zniżek opłat portowych dla wszystkich statków zatrzymać przy sobie ruch okrętowy, czasowo omijający Kanał Suezki. W okresie kampanii włosko-abisyńskiej i bezpośrednio po niej droga dookoła przylądka Dobrej Nadziei cieszyła się dużą frekwencją: żegluga dookoła Afryki w kierunku Dalekiego Wschodu a zwłaszcza Australii praktykowana była nie tylko przez trampy, ale i przez żeglugę liniową. Ogólny przyrost roczny ruchu wyniósł przeszło 1,5 mil. ton, co stanowi blisko 20% dotychczasowego ruchu.

Towarzystwo kanałowe Suezu nie patrzyło obojętnie na te gruntowne zmiany i częściowo w obawie przed skutkami „przyzwy-

czajenia się" tonażu, który czasowo omijał kanał Suezki, do nowej drogi. zapowiedziało zniżkę opłat kanałowych od 1 kwietnia br. — Na to wszystkie porty Unii Południowo-Afrykańskiej ogłosiły zniżkę natychmiastową opłat portowych o 50 proc. w nadziei zatrzymania przy sobie, dzięki tej radykalnej, gdyż przynoszącej straty eksploatacyjne zniżce ruchu dookoła Afryki już zdobytego, a nawet przyciągnięcia nowego tonażu. Zniżka niewątpliwie okaże swój dodatni wpływ na ruch trampów dookoła Afryki i w mniejszym tylko stopniu podziała w tymże sensie na żeglugę liniową.

Ciekawą reperkusję będzie miała ta zniżka na rentowności sezonowego ruchu wielkich żaglowców z australijskim zbożem do Europy zwykłą dla nich drogą dookoła Afryki. Na tej drodze osłabnie teraz ich zdolność konkurencyjna z parowcami — trampami, które w przeciwieństwie do żaglowców tych zawijają do portów położonych po drodze, dla bunkrowania. Na nowej drodze można jednak spotkać bardzo dużo wielkich motorowców, które nie potrzebują bunkrowania: zapewne też typ wielkiego motorowca, o dość znacznej szybkości i małych kosztach przebiegu milowego będzie w przyszłości stanowił gros „klienteli" dalekobieżnej, tranzytowej, portów południowo-afrykańskich.

ZNACZENIE ŁAMACZY LODU DLA FINLANDII.

Finlandia uruchomiła nowy łamacz lodu „Otso", specjalnie przeznaczony dla portu Helsingforsu. Przy tej sposobności Scandinavian Shipping Gazette podkreśla, że od czasu zaprowadzenia największego łamacza „Jaäkarhu", t. zn. od roku 1926, Finlandia potroiła swój eksport. Obecnie trzy porty Finlandii — Helsinki, Abo i najmniej zamarzający Hango, — są otwarte przez całą zimę, jednak należy mieć jeszcze otwarty bez przerwy również port Kotka. Praca łamaczy, których jest 18, lecz z których tylko część jest czynna i niektóre są już przestarzałe, umożliwia nieprzerwany i wciąż zwiększający się zimowy ruch w portach, jednak samo zwiększenie ruchu wywołuje konieczność wprowadzenia coraz liczniejszych i doskonalszych łamaczy lodu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZAŁATWIANIE SPRAW DEWIZOWYCH W IZBACH PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH.

Izby Przemysłowo - Handlowe współdziałają w pewnym zakresie z władzami dewizowymi przy wykonywaniu reglamentacji obrotów dewizowych z zagranicą. Do Izby Przemysłowo - Handlowej należy się zwracać w sprawach dewizowych, odnoszących się do następujących wypadków:

1) gdy jakiś towar nie może być sprowadzony z zagranicy inaczej, niż po przekazaniu z góry całej należności, względnie zaliczki — Izby mogą wydawać zainteresowanym firmom odpowiednie zaświadczenie dla Komisji Dewizowej — umożliwiające otrzymanie udziału dewiz na ten cel;

2) gdy chodzi o przekazanie za granicę należności za towar, sprowadzony w okresie przed ogłoszeniem reglamentacji dewizowej: — Izby delegują rzeczoznawców księgowości (dla stwierdzenia, czy odpowiednia należność nie została już przekazana) i wydają następnie właściwe opinie;

3) gdy chodzi o większy, niż dozwolone 200 zł przydział dewiz na wyjazd za granicę kupca lub przemysłowca w sprawach handlowych: — Izby badają słuszność ogłoszonego wniosku o przydział dewiz i wydają odnośne zaświadczenia;

4) przedstawiciele handlowi firm zagranicznych, pragnący korzystać z ułatwień, przyznanych im na zasadzie okólnika Komisji Dewizowej nr 7, mogą otrzymać z właściwej Izby zaświadczenie, iż figurują w rejestrze firm (katastrze), danej Izby.

W danym momencie — inne sprawy z zakresu reglamentacji dewizowej nie leżą w kompetencjach Izby Przemysłowo - Handlowej i zwracanie się w tych wypadkach do Izb jest zupełnie bezcelowe.

UŁATWIENIA W REGULOWANIU NALEŻNOŚCI CELNYCH W GDYNI.

Zwracamy uwagę importerom owoców południowych i artykułów kolonialnych na okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 9 lutego br. L. D. IV. 626/1/37 w sprawie możności regulowania należności celnych czekami kasowymi w Urzędzie Celnym w Gdyni. Szczegóły odnośnego okólnika podajemy w dziale „wiadomości celne, eksportowe i importowe".

INFORMACJE O IMPORCIE Z BELGII.

Poselstwo Belgijskie w Warszawie podaje do wiadomości importerów polskich, że konsulaty belgijskie w Łodzi, Poznaniu, Lwowie, Katowicach-Sosnowcu, Gdyni i Gdańsku, posiadają wykazy, zawierające nazwiska i adresy belgijskich fabrykantów - eksporterów. Również Izba Handlowa Polsko-Belgijska w War-

szawie (ul. Zgoda 11, tel. 266-15), udziela potrzebnych wyjaśnień.

Poselstwo Belgijskie podkreśla poza tym, że po wszelkiego rodzaju informacje, dotyczące importu towarów belgijskich do Polski, w związku z nowozawartym układem handlowym, można się zwracać do biura Poselstwa w Warszawie, Al. Ujazdowskie 23.

PRZEPISY O DOKUMENTACH IMPORTOWYCH W TUNISIE.

Od dnia 1 lutego rb. wymagane będą przy imporcie towarów z zagranicy do Tunisu kopie oryginalnych faktur z załączonym świadectwem pochodzenia towaru.

Faktury winny być zaopatrzone w następujący tekst:

„Arreté la présente facture à la somme de... (słownie). Certifié sincère et veritable et conforme à mes livres".
podpis i pieczęć firmowa.

Faktury wraz ze świadectwami pochodzenia dla towarów, importowanych z Francji i Algerii, zaświadczone być mogą przez burmistrzów, komisarzy policji, prezydentów sądu handlowego, notariuszy itp.; dla towarów, pochodzących z Niemiec, Anglii, Włoch, Holandii, Szwajcarii, Liechtensteinu, Czechosłowacji i Unii Brazylijsko - Luksemburskiej, zaświadczone być mogą przez odnośne Izby Handlowo - Przemysłowe.

Świadectwa pochodzenia wszystkich innych krajów (w tym i Polski), zaświadczane być muszą przez Konsulaty francuskie w odnośnym kraju.

Dla przesyłek towarów do wartości 10.000 fr. fr. wystarcza kopia faktury zaopatrzona w wyżej wskazaną adnotację firmy. Natomiast wymagana jest legalizacja przez Konsulat francuski:

a) gdy opłata celna wymierzana bywa od wartości, (ad valorem),

b) niezależnie od rodzaju cła, gdy odnośny transport towaru jest wartości powyżej 10.000 franków,

c) gdy autentyczność dokumentów zostanie zakwestionowaną przez władze.

IMPORT I CENY CUKRU W KANADZIE.

Import cukru do Kanady w latach ostatnich uległ znacznemu ograniczeniu. W r. 1931 wynosił jeszcze ponad dol. 1.115.000, podczas gdy w r. 1935 stanowił nieco powyżej 200.000 dol., z czego 90% przypadało na import ze Stanów Zjednoczonych A. P. Charakterystycznym jest również stopniowy zanik przywozu cukru z krajów europejskich, mianowicie Belgii i Czechosłowacji, które brały dość znaczny udział w przywozie.

Jednocześnie zauważyć się daje spadek przywozu melasy buraczanej przy utrzymującym się na niezmienionym poziomie przywozie melasy trzcinowej. Produkcja własna Kanady, obliczona dla r. 1935, wynosi ok. 3,7 mil. dol.

Cena rynkowa, po której cukier zakupują składy hurtowe wynosi ok. dol. 4.60 za 100 funtów angielskich. Cena detaliczna waha się od 5,50 do 6,00 dol. za 100 funtów (45,36 kg) przy kupnie małych ilości.

Zdaniem zainteresowanych cena cukru importowanego z zagranicy nie powinna przekraczać dol. 1,50 za 100 funtów c. i. f. port kanadyjski. Cło wynosi dol. 1,89 od 100 funtów oraz dodatkowo 3% tytułem „excise tax".

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ PIE. W OKRESIE OD 7 DO 17 LUTEGO BR.

BELGIA. Węgiel przeznaczony do fabrykacji koksu nie podlega obecnie opłatom licencyjnym. Węgiel inny przemysłowy opłaca 5 fr. fr. od tony, a węgiel opałowy 7.5 fr. fr. od tony.

BUŁGARIA. Okrąglaki wszelkich rozmiarów obłożone zostały przy imporcie opłatą statystyczną w wysokości 40 lew od 1000 kg brutto.

Dyrekcja ceł w ministerstwie skarbu ogłosiła, że bez cła dopuszczony jest import środków konserwujących i służących do opakowania, jak: dwusiarczan wapnia, parafiny do uszczelniania naczyń, żelaza i nitów do wyrobu obręczy beczkowych oraz korków do naczyń, służących do wywozu owoców.

CZECHOSŁOWACJA. Od dnia 1 II 1937 zostały ujednostajnione zasady postępowania przy uzyskiwaniu pozwoleń importowych. W myśl nowych przepisów wszystkie wnioski kierować należy do Ministerstwa Handlu, które je załatwiać będzie administracyjnie i technicznie. Wnioski o zawieranie transakcyj kompensacyjnych należy wnosić również do Min. Handlu.

M. P. i H. ogłasza, że przy udzielaniu pozwoleń na wywóz skór bydlęcych, końskich i cielęcych (mokrych i suchych), jak również ich odpadków i obrzynków (z poz. 85), pobierać będzie tytułem opłaty 7% od ceny sprzedaży.

Zarządzenie obowiązuje od 30 I 1937 r.

Z dniem 24 lutego br. wchodzi w życie rozporządzenie ustalające, iż cło na farby terowe z gliceryną (suprafix) wynosić będzie 50 koron cz. od 100 kg zamiast dotychczasowych 500 koron.

W. P. IRLANDIA. Z ważnością od 30 I 1937 nałożono cło w wysokości 33⅓% od wartości na różne wyroby z żelaza i stali, służące przy pracach drogowych, jak — kotły i paleniska, taczki, poziomnice i części tych urządzeń. Wprowadzono dalej dodatek 75% od wartości na noże, widelce i łyżki ze stopu miedzi, cyny lub cynku; ustanowiono cło wywozowe w wys. 2 szyl. od centnara (cwt) na węglan sodowy nie w proszku. Uwolnienie od nowych opłat celnych może nastąpić na podstawie osobnych licencyj przywozowych. Podwyższono także stawkę celną na środki dezynfekujące, zdatne do użytku po dodaniu wody, do wysokości 33⅓% od wartości; prócz tego pobierane będzie od tych artykułów t. zw. „cło paczkowe".

ESTONIA. Wydano przepisy kontrolne odnośnie pochodzenia, importu i sprzedaży nawozów sztucznych.

Na mocy zarządzenia Min. Gospodarki przywóz płótna żaglowego z bawełny i konopi dla potrzeb statków krajowych odbywać się może bez cła.

Postanowieniem Rady Ministrów przywóz owoców do Estonii odbywać się będzie bez cła w okresie od 10 II do 31 V 1937 roku. Decyzja ta w pierwszym rzędzie dotyczyć będzie jabłek, gruszek, pomarańcz, mandarynek i t. p. Niezależnie jednak od tego postanowienia pobierane będą opłaty specjalne, przeznaczone na popieranie sadownictwa krajowego. Opłaty te wynoszą od jabłek, gruszek, pomarańcz — 10 centów od kg, od bananów, winogron, ananasów — 20 c. od kg. Ponadto estońskie Min. Gospodarki Narodowej ma wydawać nowe licencje przywozowe celem spowodowania zniżki cen rynkowych.

FINLANDIA. Z dniem 14 I 37 zostało cło na jabłka ustalone (bez względu na termin importu) na Fmk. 6.— za kg (poz. 75 fińskiej taryfy celnej).

HISZPANIA. W dniu 26 I 37 wydane zostały przez rząd Gen. Franco przepisy o uregulowaniu importu i eksportu. Wnioski o pozwolenia wywozu będą podlegały kontroli, która rozciągać się również będzie na kwestię cen. Ważność pozwoleń importowych i eksportowych ustalono na 1 miesiąc. Wnioski o pozwolenia przywozu będą załatwiane przez prowincjonalne komisje, powołane do spraw handlu zagranicznego.

HOLANDIA. Z dniem 1 lutego rb. przedłużony został okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandii:

Saboty: okres bazowy 1935 r.: ustawowy przydział 30% wagi brutto: okres skont. 12 miesięcy.
Szkło stołowe: okres bazowy 1934: ustawowy przydział 60% wagi brutto: okres skont. 12 miesięcy.
Wyroby fajansowe: okres bazowy 1929/30: ustawowy przydział 30% wagi brutto: okres skont. 12 mies.
Fajans sanitarny: okres bazowy 1934: ustawowy przydział 80% wagi brutto: okres skont. 12 miesięcy:
Porcelana: okres bazowy 1934: ustawowy przydział 40% wagi brutto: okres skont. 12 miesięcy.
Kafle niepolewane: okres bazowy 1936: ustawowy przydział 70% powierzchni do polewania; okres skont. 6 miesięcy.
Kafle polewane: okres bazowy 1934: ustawowy przydział 70% powierzchni polewanej: okres skont. 6 miesięcy.
Rury gliniane: okres bazowy 1933/34: ustawowy przydział 30% wagi brutto: okres skont. 6 miesięcy.
Konie rzeźne: okres bazowy 1931/32: ustawowy przydział 20% sztuk: okres skont. 4 miesiące.
Mięso wołowe i cielęce: okres bazowy 1936: ustawowy przydział 100% wagi brutto: okres skont. 12 miesięcy.

Na uwagę zasługuje zmiana okresu kontyngentowania dla koni rzeźnych, który obowiązuje obecnie od 16 I do 1 V 1937 r.: skrócenie okresu kontyngentowania z rocznego na czteromiesięczny zdaje się zapowiadać zniesienie tego kontyngentu w ogóle. Na uwagę zasługuje również zmiana okresu kontyngentowego wwozu mięsa, który obowiązuje obecnie od 16 I 37 do 16 I 38.

W porównaniu z poprzednim okresem warunki kontyngentowania reszty artykułów pozostają bez zmian.

Z dniem 5 lutego rb. zniesiony został kontyngent na wwóz cukru nieczyszczonego (bastard.) Pozycja stat. hol. 670.

ŁOTWA. Według zamierzeń rządowych ma być na przyszłość stosowany na Łotwie system pozwoleń przywozowych, przy czym nie będzie wymagane odrębne pozwolenie komisji walutowej na przydział dewiz. Banki uprawnione będą przydzielać dewizy na podstawie pozwoleń importu i dokumentów z przeprowadzonej odprawy celnej, w miarę posiadanych zasobów dewizowych.

W numerze 15 „Valdibas Vestnesis" z dnia 20 stycznia br. ogłoszony został spis towarów, które mogą być wywożone z Łotwy tylko za każdorazowym zezwoleniem komisji walutowej.

Są to następujące towary:

1) Drzewo iglaste okrągłe, okorowane lub nie, dłuższe niż 10 stóp i o średnicy większej niż 8 cali u wierzchołka;
2) Żelazo lane w kawałkach, odłamkach i opiłkach;
3) Stare żelazo i stal w płytach, kawałkach i w formie przedmiotów;
4) Stare sztaby żelazne i stalowe, szyny kolejowe i części oraz stary drut kolczasty;
5) Miedź, aluminium, nikiel, kobalt, bizmut i inne niewymienione metale w proszku, kawałkach, odlewach lub w formie przedmiotów, które mogą być użytkowane jako surowy materiał;
6) Suche i mokre odpadki skór surowych;
7) Różne szmaty;
8) Jelita;
9) Wszystkie rodzaje paszy (koniczyna, siano, słoma itp.);
10) Wszystkie rodzaje produktów suchych dla żywienia bydła (makuchy, otręby, odpadki nasion strączkowych itp.);
11) Syrop cukrowy (melasa).

MAROKKO HISZPAŃSKIE. W marokańskim piśmie urzędowym ogłoszono dnia 10 I 37 decyzję, mocą której towary pierwszej potrzeby, importowane do Marokka, korzystać będą ze zniżek celnych, wzgl. wolne będą od cła i opłat dodatkowych na czas trwania wojny domowej w Hiszpanii.

MEKSYK. Z końcem grudnia ub. r. ogłoszono zmiany w taryfie celnej, dotyczące: farb, naczyń kuchennych, gorczycy, elektrycznych aparatów fryzjerskich, wanien i muszli, elektrycznych sygnałów samochodowych, pewnych artykułów chemicznych i filmów.

Rząd wydał nowelę do prawa celnego, w której dopuszcza możliwość konfiskaty towaru zagranicznego przy transporcie przez Meksyk, o ile właściciel towaru nie wykaże, iż towar ten został wprowadzony do kraju w drodze przepisowej.

Urząd zdrowia zarządził, iż począwszy od 1 III 1937 r. wszelkie środki żywnościowe w opakowaniu (konserwy itp.) zostaną poddane szczegółowemu ba-

daniu i dopiero po zezwoleniu urzędu zdrowia, który zanalizuje próbkę, towar zostanie dopuszczony do obrotu wewnętrznego. Przepisy te nie dotyczą artykułów żywnościowych niepreparowanych i nie zamkniętych (szynki, słonina itp.)

Zwyżce uległ szereg ceł na towary tekstylne z lnu, wełny, sztucznego jedwabiu itp. Dotyczy to takich wyrobów jak: pończochy, suknie, bielizna, paski, bielizna damska, poduszki, materace, parasole i wszelkiego rodzaju koronki. Podwyższono dalej cła na broń palną, artykuły żywnościowe, tytonie, drzewo, oleje mineralne, kamienie obrobione, porcelanę i fajans, niektóre produkty chemiczne, napoje; towary z kazeiny, celuloid, gutaperka, guma, papier, pewne maszyny i aparaty, przeważnie elektryczne, niektóre wyroby metalowe, instrumenty muzyczne i zegarki. Zmiany celne nabrały mocy obowiązującej z dniem 28 I 37 z tym jednak, że towary, wyekspediowane przed ogłoszeniem zarządzenia (18 I 37) zostaną oclone według dawnych stawek.

NORWEGIA. Rada państwa uchwaliła 7 bm. zakaz przywozu słoniny niewędzonej, solonej. Wyjątkowych zezwoleń na przywóz udzielić może Ministerstwo Rolnictwa.

PALESTYNA. Z końcem stycznia br. ogłoszono nast. zmiany w taryfie celnej: Cło stałe w wysokości 3 funtów pal. od każdej tony pszenicy zmienione zostaje na cło ruchome, którego celem będzie utrzymanie ceny pszenicy w kraju w wysokości nie przekraczającej 9 funtów palestyńskich za tonę, z tym jednak, że cło minimalne wyniesie 1 funt pal. od tony; cło importowe od jęczmienia zmniejszone zostaje z 3-ch funtów pal. od tony do jednego funta i kukurydza zostaje zwolniona od cła importowego.

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Władze celne Stanów Zjednoczonych decyzją Treasury Decision 48493 (4) zezwoliły na znakowanie wyrobów koszykarskich w sposób następujący: „Koszyki wiklinowe mogą być znakowane dodatkową deszczułką, na której kraj pochodzenia jest wypisany atramentem tuszowym, pod warunkiem, że deszczułka taka będzie trwale i mocno przytwierdzona na obydwóch końcach pod plecioną wikliną koszyka".

Departament Skarbu Stanów Zjednoczonych zarządził decyzją Nr T. D. 48493, że na beretach importowanych do Stanów Zjednoczonych ma być naszyta etykieta oznaczająca kraj pochodzenia. Etykiety naklejane nie będą przyjmowane. Zarządzenie to wchodzi w życie po upływie 60 dni od daty ogłoszenia. Decyzja powyższa nie została jeszcze oficjalnie ogłoszona.

SZWAJCARIA. Ukazały się szczegółowe przepisy, dotyczące importu kartofli jadalnych do Szwajcarii.

TUNIS. W numerze 8 „Journal Officiel Tunisien" pojawiło się rozporządzenie Dyrektorów Spraw Ekonomicznych i Finansów ustalające cyfrę i podział kontyngentu na wwóz cementu wolno chwytającego do Tunisu w r. 1937. Ogólną cyfrę kontyngentu ustalono na 5.558 ton, z czego przyznano:

Jugosławii	5.395 ton
Belgii	121 ton
Innym krajom	42 ton

Dodatkowy kontyngent 2.230 ton, z czego dla:

Jugosławii	2.168 ton
Belgii	48 ton
Innych krajów	14 ton

Wprowadzono przymus oznaczania pochodzenia na towarach importowanych. Wydane zostaną szczegółowe przepisy, wyjaśniające rodzaj towarów, podlegających temu przymusowi.

TURCJA. Rada Ministrów zezwoliła na przywóz do Turcji flaszek z delikatnego szkła z krajów, z którymi Turcja ma bilans handlowy czynny lub układ rozrachunkowy.

WŁOCHY. Okólnikiem ministerstwa skarbu do urzędów celnych zalecono nie robić trudności przy przywozie wszelkich drukowanych książek.

Dekretem Szefa Rządu z 23 I br. zostały obniżone po raz trzeci stawki celne na niektóre zboża i ich pochodne, a mianowicie (od 100 kg): poz. 64 — pszenica — 18 lirów, poz. 67 — kukurydza, a) biała — 18 lirów, poz. — 70 mąki, a) pszenna — 27,50, b) kukurydz. biała — 27,50 l., poz. 71 — grysik — 42,50 l., poz. 72 — ciasto z mąki pszennej (makarony) — 44,50 l., poz. 73 — chleb i suchary — 44,50 l. Ponadto obniżone zostało cło od maszyn rolniczych, a mianowicie: poz. 407 c) 1. kosiarki — 100 lirów, 2. żniwiarki — 50 lirów. Dekret wszedł w życie 30 I 1937 r.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Francuska firma interesuje się importem trocin. P/3004/3R/C.

Firma argentyńska interesuje się importem z Polski wszelkiego rodzaju surowców dla celów przemysłu chemicznego. P/3645/47/TC.

Firma egipska interesuje się zabawkami. P/2786/46/Sz.

Firma holenderska interesuje się zabawkami. — P/2472/54/Sz.

Istnieją możliwości zbytu zabawek w Algerze. P/3974/54/Sz.

Firma palestyńska interesuje się objęciem przedstawicielstwa na Palestynę firm zajmujących się eksportem różnych artykułów przemysłowych, między innymi wszelkiego rodzaju sznurów i sznurków. P/3399/22/Kw.

Firma kanadyjska pragnie nawiązać kontakt z eksporterami towarów wełnianych, bawełnianych, galanteryjnych i kosmetycznych. P/3634/46/M.

Na rynku angielskim istnieją możliwości zbytu poważnych ilości wieszaków drucianych dla pralni. P/3221/44/Ro.

Firma holenderska interesuje się importem rur mosiężnych i miedzianych, blach aluminiowych. P/3103/44/Ro.

Firma indyjska interesuje się importem sprężyn do materaców. P/3176/40/Ro.

Firma syryjska interesuje się importem drutu i gwoździ. P/3180/44/Ro.

Firma bułgarska interesuje się objęciem przedstawicielstwa firm polskich. P/2548/3G/Ro.

Firma rumuńska pragnie zająć się sprzedażą radioaparatów produkcji polskiej na terenie Rumunii. P/2643/50/Ro.

Firma angielska interesuje się importem naczyń emaliowanych. P/3831/44/Ro.

Firma południowo-afrykańska interesuje się importem mebli stalowych. P/33021/303/Ro.

Poważna firma w Hawana (Kuba) nawiąże kontakt z eksporterami różnych artykułów. E/2613/22/Kl.

Firma importowo-eksportowa w Bombaju interesuje się importem różnych artykułów. E/3423/22/Kl.

Firma agenturowa, posiadająca oddziały w większych miastach Palestyny, obejmie przedstawicielstwa różnych artykułów. E/3398/22/Kl.

Firma agenturowa w Bombaju obejmie przedstawicielstwa artykułów różnego rodzaju jak: mączka kartoflana (dekstryna), art. elektryczne, motory, wełny, jedwabie. wyroby bawełniane (druki) i t. p. E/4071/3B/Kl.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje

SPRAWY TARYFOWE

KOMBINOWANA KOLEJOWO - RZECZNA POLSKO-CZECHOSŁOWACKA TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI MIĘDZY PORTAMI MORSKIMI POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO — A AUSTRIACKIMI PORTAMI NA DUNAJU Z PRZEŁADUNKIEM W BRATISLAWIE.

Z rozpoczęciem tegorocznego sezonu żeglugi na Dunaju, tj. z dniem 1 marca br. ma wejść w życie od dawna już przygotowywana kombinowana kolejowo - rzeczna taryfa towarowa dla komunikacji między portami morskimi polskiego obszaru celnego a portami austriackimi na Dunaju w Wiedniu i Lincu jako nowy zeszyt polsko - czechosłowackiej taryfy dunajowej z przeładunkiem w czechosłowackim porcie dunajowym Bratislava.

Taryfa ta obejmuje 30 taryf artykułowych na różne towary w kierunku od naszych portów do dunajowych portów austriackich. a 16 taryf artykułowych na przewóz różnych towarów w kierunku odwrotnym.

Sfery zainteresowane domagały się od dawna umożliwienia przewozu przesyłek tą kombinowaną drogą z Gdyni i Gdańska do portów dunajowych austriackich i na odwrót, spodziewając się takiego samego potanienia kosztów przewozu w tych relacjach dzięki tanim frachtom rzecznym na Dunaju, z jakiego korzystają przy przewozie przesyłek do i z Węgier z przeładunkiem w Bratislawie. Nadzieje te niestety, o ile wnosić można z dotychczasowych wiadomości o konstrukcji tej taryfy, nie będą w pełni urzeczywistnione. Koleje czechosłowackie nie są w takiej samej mierze zainteresowane w skierowaniu tranzytu między Polską a Austrią na Bratislawę, jak w skierowaniu na ten port rzeczny tranzytu między Polską a Węgrami, wobec czego okazały się bardziej wstrzemięźliwymi w redukowaniu swych stawek na rzecz omawianej komunikacji. Z drugiej strony Towarzystwa Żeglugi Dunajowej jako uczestnicy związku kolejowego z kolejami niemieckimi kombinowanych taryf między portami morskimi niemieckimi a Austrią z przeładunkiem w portach dunajowych niemieckich Regensburg i Passau nie mogły konkurować z tą taryfą związkową i wskutek tego mogły oferować tylko stawki takiej wysokości, by koszty przewozu z Gdyni i Gdańska przez Bratislawę do Wiednia i Lincu nie wynosiły mniej, jak z Hamburga do tych portów dunajowych przez Regensburg i Passau.

Utrzymanie tego parytetu czyniło bezowocnymi wszelkie dalej idące opusty kolei polskich i czechosłowackich i nie pozwoliło na wykorzystanie należyte tanich frachtów rzecznych na Dunaju. Wobec tego wypadły stawki opłat przewozowych na niektóre towary w tej taryfie, o ile uzyskane dotychczas wiadomości są ścisłe, nawet drożej, jak przy bezpośrednim przewozie kolejami przez Breclav — Bernhardsthal wzgl. Devinska Nowa Veś — Marcheg, co uczyniłoby odnośne taryfy artykułowe nieżyciowymi. W wypadkach, w których uzyskano potanienie kosztów przewozu, różnica jest tak skromną, że zachodzi kwestia, czy stoi w należytym stosunku do pogorszenia warunków przewozu drogą kombinowaną przez konieczność przeładunku z wagonów kolejowych na statki rzeczne lub odwrotnie, dłuższe trwanie i inne niedogodności przewozu rzecznego.

Porównanie stawek opłat przewozowych taryfy artykułowej na towary najdroższe

różnego rodzaju ze stawkami taryfy artykułowej czechosłowacko - polskiej taryfy portowej z doliczeniem od granicy czechosłowacko-austriackiej stawek wewnętrznej taryfy austriackiej daje następujący obraz:

Stawki omawianej taryfy wynoszą na towary różnego rodzaju z Gdyni/Gdańska do Wiednia

	5 t	10 t	
za przebieg kolejowy	3827	3313	hc.
za przebieg Dunajem	184	174	ag.
łącznie przeliczone na hal. czeskie	4797	4230	hc.
z Wiednia do Gdyni/Gdańska			
za przebieg Dunajem	1040	990	hc.
za przebieg kolejowy	3762	3245	hc.
Razem:	4802	4235	hc.
Stawki tar. art. 1 czechosł.-pol. tar. portowej do Breclav st. hr.	3422	3172	hc.
Stawki tar. wewnętrznej austriackiej z Bernhardsthal do Wiednia	273	229	ag.
łącznie przeliczone na hal. czeskie	4871	4379	hc.
Różnica wynosi w kierunku do Wiednia	74	149	hc.
Różnica wynosi w kierunku z Wiednia	69	144	hc.
Stawki opłat przewozowych na skóry surowe mają wynosić wg omawianej taryfy z Gdyni/Gdańska do Wiednia			
za przebieg kolejowy	3827	3313	hc.
za przebieg Dunajem	114	104	ag.
łącznie w przeliczeniu na hal. cz.	4428	3861	hc.
Stawki taryfy czechosł.-pol. portowej na skóry do Breclav st. hr. wynoszą	3064	2674	hc.
Stawki taryfy austriackiej wewnętrznej z Bernhardsthal do Wiednia	207	172	ag.
łącznie w przeliczeniu na hal. cz.	4155	3580	hc.
zatem przy bezpośrednim przewozie kolejami stawki są niższe o	273	281	hc.

TARYFA POLSKO - JUGOSŁOWIAŃSKA TOWAROWA.

Rozpoczęte w zeszłym roku prace przygotowawcze do wydania bezpośredniej taryfy towarowej polsko - jugosłowiańskiej posuwają naprzód. W styczniu br. ustalono na konferencji w Makowie towary, które mają być objęte tą taryfą. Przewidzianym jest włączenie około 10 artykułów w kierunku z Polski do Jugosławii i takiej samej ilości w kierunku odwrotnym. 15 lutego br. rozpoczną się prace komisyjne nad obliczeniem bezpośrednich stawek opłat przewozowych na przewóz tych towarów, wobec czego można się spodziewać wydania tej taryfy związkowej w jesieni br.

KOTROLA KOLEJOWA WYWOZU MORZEM TOWARÓW DOWIEZIONYCH DO PORTU NA PODSTAWIE TARYF SPECJALNYCH I WYJĄTKOWYCH.

Taryfa towarowa P. K. P. ustanawia w Części II, Zeszyt 3, Rozdział B § 18 prawo kolei do żądania przedkładania dokumentów celnych przewidzianych w § 18 tej taryfy dla skontrolowania dokonanego wywozu morzem towarów, przy których przewozie do portu stosowano taryfy specjalne portowe Taryfy Cz. II Zeszyt 3 wzgl. taryfy wyjątkowe Taryfy Cz. II Zeszyt 6. Podobne postanowienia zawierają też taryfy związkowe dla komunikacji zagranicy z portami polskiego obszaru celnego.

Począwszy od 1 lutego br. przeprowadzać będzie tę kontrolę odnośnie wszystkich przesyłek przewiezionych na podstawie wym. ulgowych taryf w eksporcie i tranzycie do wywozu morzem przez Gdynię, Biuro Portowe P. K. P. (pokój 41) w Gdyni przy ul. Celnej. W tym celu będzie Biuro Portowe P. K. P. wzywało odbiorców przesyłek po upływie wymienionych w § 11 Taryfy Cz. II Zeszyt 3 Rozdział B dopuszczalnych terminów składowania do przedłożenia dokumentów celnych dla kontroli. Jeśli wezwany nie uczyni temu zadość w przeciągu 3 miesięcy od daty wezwania, kolej żąda uiszczenia różnicy między przewoźnym ulgowym a normalnym. Dla uniknięcia zbytecznej korespondencji wskazanym jest przedkładanie w Biurze Portowym P. K. P. w dowolnym dniu między godz. 11 a 13 nie czekając na wezwanie dokumentów celnych od kontroli.

Wystawy i Targi

UDZIAŁ POLSKI W MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH W ALGERZE I CASABLANCA.

Państwowy Instytut Eksportowy organizuje zbiorowy udział firm polskich na Międzynarodowych Targach w Algerze w dniach od 20 marca do 4 kwietnia br. i w Casablanca w dniach od 10 do 25 kwietnia rb.

Realne możliwości rozbudowy eksportu polskiego na rynki Afryki Północnej winny skłaniać firmy polskie do wzięcia dużego udziału w powyższych imprezach targowych, które stanowią łatwy i korzystny środek do nawiązania bezpośrednich kontaktów handlowych z firmami marokańskimi i algerskimi.

Przy ekspozycji Instytut zwraca uwagę przede wszystkim na momenty natury handlowej, pragnąc, by jej rezultatem było zawarcie konkretnych transakcyj z wymienionymi rynkami, toteż udział zbiorowy pomyślany jest jako pokaz o charakterze ściśle ku-

pieckim, przeznaczony przede wszystkim dla fachowców, a więc kupców zainteresowanych w imporcie. Wzory zademonstrowane winny być ujęte w formie prób handlowych, zaopatrzone w dokładne cenniki skalkulowane c. i. f. Alger i Casablanca, oraz w odpowiednie materiały informacyjne i propagandowe.

Ze względu na zbliżający się termin otwarcia pierwszej z ekspozycyj, z której wzory przetransportowane będą na Targi w Casablanca, jest rzeczą konieczną, by ewentualni wystawcy porozumieli się bezzwłocznie z Państwowym Instytutem Eksportowym. Zaznaczyć należy, iż eksponaty winny być nadesłane najdalej do dnia 5 marca br. do firmy spedycyjnej, po czym w zbiorowym transporcie wysłane zostaną do Algieru.

NAGRODZENIE WIELKIM MEDALEM ZŁOTYM FIRMY „UNIA NA WYSTAWIE W BARRANQUILLI.

Firma „Unia" Zjednoczone Fabryki Maszyn S. A. w Grudziądzu uzyskała na Wystawie Narodowej w Barranquilli (Kolumbia) wielki złoty medal za jakość pługów, przez nią wytwarzanych.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

O ORGANIZACJI I PRACY STACJI MORSKIEJ.

Plan inwestycyjny obejmujący rozwój polskiego rybołówstwa morskiego przewiduje również budowę gmachu dla Stacji Morskiej w Gdyni. W związku z tym podajemy nieco szczegółów o organizacji i zadaniach tej pracowni naukowej. Stacja Morska została powołana do życia w 1932 r. przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Min. Wyzn. R. i O. P. w miejsce zlikwidowanych przez Ministerstwo Rolnictwa dwu pracowni naukowych: Działu Ekonomii i Organizacji Rybactwa w Bydgoszczy oraz Morskiego Laboratorium Rybackiego w Helu.

Pod względem administracyjnym Stacja Morska jest związana z Instytutem Biologii Doświadczalnej im. Nenckiego a władzę nadzorczą sprawuje Komitet Organizacyjny, w skład którego wchodzą Prof. M. Siedlecki, przewodniczący, Naczelnik E. Lubecki, delegat Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Radca Karpowicz delegat Min. W. R. i O. P. Prof. E. Godlewski, delegat Polskiej Akademii Umiejętności, Prof. K. Białaszewicz delegat Instytutu im. Nenckiego. Dyrektorem Stacji Morskiej jest Dr M. Bogucki.

Badania prowadzone przez Stację Morską są ściśle związane ze sprawami naszego rybołówstwa morskiego, i mają na celu przez poznanie biologii najważniejszych gatunków ryb użytkowych oraz stosunków biologicznych i hydrograficznych morza, stworzyć racjonalne podstawy do ujęcia rybołówstwa morskiego w pewne normy, któreby zapobiegły na przyszłość wyczerpaniu zapasów ryb, stanowiących przedmiot połowów. W badaniach tych Stacja Morska współpracuje z podobnymi pracowniami naukowymi innych państw będąc członkiem Międzynarodowej Rady do Badań Morza w Kopenhadze.

Ogólnie przyjętą zasadą jest, że można wyławiać ryby, które przynajmniej raz odbyły tarło, czyli, że zostawiły po sobie potomstwo. W tym celu prowadzone są badania wieku i długości przeciętnych ryb, które trą się po raz pierwszy i zależnie od tego ustala się minimalną długość poniżej której ryb wyławiać nie wolno. Dalej przez poznanie okresu tarła i miejsc, na których się ono odbywa, ustala się czas i miejsce ochronne dla ryb podczas ich rozrodu.

Masowe analizy składu połowów poszczególnych gatunków ryb pod względem długości, wagi i wieku, prowadzone systematycznie w ciągu szeregu lat, dają okres zmian zachodzących w stadach ryb, oraz umożliwiają robienie prognozy na lata następne. Badania te stanowią przedmiot t. zw. ichtiologii stosowanej, a pozostają z nimi w ścisłym związku badania fauny dennej, planktonu zwierzęcego, planktonu roślinnego i wreszcie stosunków hydrograficznych w morzu (np. pokarm śledzia czy szprota stanowią drobne zwierzątka zwane planktonem zwierzęcym, które z kolei żywią się mikroskopijnie małymi roślinkami morskimi, stanowiącymi plankton roślinny. Egzystencja planktonu roślinnego zależy znowu od soli i gazów, rozpuszczanych w morzu oraz światła słonecznego). Tak więc ilość i jakość śledzi czy szprotów zależna bezpośrednio od planktonu zwierzęcego, zależy pośrednio od planktonu roślinnego, oraz stosunków hydrograficznych w morzu.

Oto przyczyny, dla których obok badań rybackich prowadzone są badania planktonu i hydrograficzne.

Stałych pracowników naukowych, którzy pracują nad tymi różnorodnymi zagadnieniami, posiada obecnie Stacja Morska ośmiu (w Gdyni w siedzibie Hali i Chłodni Rybnej trzech, telefon 3387, w Helu pięciu pracowników, telefon 37).

W okresie letnim przyjeżdża b. wielu badaczy z poszczególnych Uniwersytetów, dla zebrania materiałów do swoich badań, bądź też dla prowadzenia samodzielnych badań.

Poza tym Stacja Morska urządza letnie kursy biologiczne dla studentów przyrodni-

ków. Wreszcie posiada Stacja muzeum fauny Bałtyku na Helu, odwiedzane rocznie przez około cztery tysiące osób.

Spełnienie tych różnorodnych zagadnień napotykało na znaczne trudności wobec braku odpowiedniego pomieszczenia, co będzie usunięte po wybudowaniu gmachu w Gdyni.

KRONIKA

NOTOWANIA CEN NA RYBY W OKRESIE OD 15 DO 22 LUTEGO.

W ubiegłym tygodniu ceny na śledzie solone notowano bez zmian.

Inne ryby:

szproty świeże za 50 kg netto zł 10;
szproty wędzone za pół kg od 0.30 zł do 0.32 zł;
importowane śledzie świeże w łodzie norweskie 95 kg netto zł 38;
wędzone biklingi, skrzynka 10 sztuk śledzi od zł 1,80 do 2.00 zł;
śledziki polskich połowów, świeże, za 50 kg zł 19;
dorsze, oryginalne islandzkie, mrożone za 100 kg zł 80;
dorsze duńskie (Bornholm) świeże, oczyszczone bez głów 100 kg zł 65;
dorsze duńskie całe nieoczyszczone 100 kg zł 50;
śledzie zamrożone norweskie 50 kg zł 21.

SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZI SOLONYCH.

Sztuczne ożywienie na rynku śledzi solonych, spowodowane podwyższeniem taryf kolejowych już minęło. Kupcy w kraju zaopatrzyli się w śledzie przed wejściem w życie podwyżki taryf (oszczędność około jednego zł na beczce) i mają obecnie nawet nadmiar towaru. Na ogół panuje przekonanie, że zapasy śledzi zostaną tak z Gdyni jak i z Gdańska wysprzedane w okresie postu i tylko nieznaczne ilości pozostaną aż do nowego sezonu szkockiego i jarmuckiego.

W najbliższym tygodniu mają nadejść nowe śledzie norweskie Vaar w cenie nieco wyższej od zeszłorocznych cen, wobec silnego spadku połowów w Norwegii (około 40%-owy spadek w stosunku do zeszłorocznych połowów morskich).

STATKI W PORCIE RYBACKIM.

W ubiegłym tygodniu przybyły do portu rybackiego następujące statki:

12 II s/s „Jotum“ z Norwegii: śledzi solonych beczek 2.309/1 i 145/2, mrożonych śledzi skrzyń 500, tranu 5 beczek, kleju rybnego 57 kg;
12—14 II s/s „Aurora“ z Norwegii: śledzi świeżych w lodzie skrz. 1.504 a 95 kg netto, mrożonych śledzi skrzyń 700.
18 II s/s „Isbjorn“ śledzi mrożonych skrzyń 1.176, śledzi świeżych w lodzie skrzyń 993, dorszy mrożonych skrzyń 70, śledzi solonych 347/1 beczek;
18 II s/s „Ursa“ śledzi solonych beczek 3.148/1, 271/2, śledzi mrożonych skrzyń 3.842, dorszy mrożonych skrzyń 740, filetów z dorsza 100 skrzynek o wadze 1.200 kg;
19 II s/s „Astarte“ z Anglii (przeładunek w Rotterdamie śledzi solonych holenderskich beczek 48/1 i 20/2, śledzi solonych jarmuckich beczek 1.125/1 (w tym 168 dla „Mewy“) oraz 400/2;
22 II s/s „Viksten“ z Rotterdamu: śledzie solone z polskich połowów „Mewy“ beczek morskich 524;
22 II kuter R. 3 z Bornholmu: dorsze żywe i czyszczone importowane 6.125 kg dla firmy Mielouszny z Helu.
22 II kuter SE. 28 z Bornholmu: importowane dorsze żywe i oczyszczone około 15.000 kg dla Polskiego Zjednoczenia Rybaków Morskich.

NOWY STATEK RYBACKI WŁASNOŚCI PRYWATNEJ.

Gdyni przybył nowy statek rybacki, szkuner motorowo-żaglowy Marie Alice „GDY 77“, nadający się do dalekomorskich połowów. Grono młodych ludzi (S. Zborowski, A. Stankiewicz i C. Baranowski) zakupiło żaglowiec okazyjnie we Francji. Żaglowiec 2-masztowy „Marie Alice“ zbudowany w stoczni „Kerity“ w roku 1909, przeznaczony był na połowy Duńczyków i odbywał dalekomorskie rejsy (Bermudy, Islandia).

Żaglowiec zakupiony w r. ubiegłym oddano do przerobienia i wstawienia motoru do Stoczni Gdańskiej. Motor „Diesel Krupp-Modac“ ulepszony ma siłę 200 HP, 4 cylindry, co pozwala uzyskać szybkość statku do 10 mil morskich. Zbiorniki dwa na 12.000 kg ropy pozwalają na odbywanie bardzo dalekich podróży. Zużycie ropy do ok. 30 kg na godz., dokładnie 175 gramów na konia i godzinę, zużycie oliwy 0,6 na godzinę dokładnie 3 gramy na konia i godzinę.

Motor ustawiony jest na jednej płycie żelazozlewnej o konstrukcji spawanej, płyta wspólna dla motoru i koła zamach. Statek posiada długość pokładu 20,38 m, szerokość 6,36, głębokość 2,75 m. Ładownia pomieścić może około 50.000 kg ryb, pomieszczenia inne w metrach sześciennych: dla załogi 18,13, dla kapitana 16, dla sprzętu i ożaglowania 4,30 oraz 7,00. Tonaż w tonach rejestrowych brutto 69,24 a ton rej. netto 52,97.

Koszt motoru samego 35.000 zł, a wraz z przeróbką statku z wmontowaniem około 54.000 zł. Wartość całego statku około 100.000 zł. Statek ma służyć jako transportowiec przy połowach bornholmskich i może być użyty również do dalekomorskich połowów.

Do urzeczywistnienia tych zamierzeń przyczynił się finansowo Morski Instytut Rybacki.

O ograniczenie pośrednictwa obcego przy imporcie towarów do Polski

Analizując zagadnienie redukcji wydatków naszego bilansu płatniczego należałoby między innymi zwrócić większą niż dotychczas uwagę na kwestię kosztów pośrednictwa obcego w naszym handlu zagranicznym. Ponieważ koszty te stanowią niewątpliwie poważną pozycję w bilansie płatniczym Polski, wskazanym byłoby zastanowić się czy na odcinku pośrednictwa obcego w handlu zagranicznym Polski nie dałoby się osiągnąć pewnych oszczędności. Zrozumiałym jest, że nie we wszystkich działach naszego handlu zagranicznego istnieje możliwość i da się przeprowadzić redukcję kosztów wspomnianego pośrednictwa, ale powinno się udać przynajmniej w tych działach, w których regulacja handlu zagranicznego zależna jest wyłącznie od nas samych. Mamy tu na myśli przede wszystkim stronę importową. W eksporcie bowiem trudniej będzie przeprowadzić redukcję odnośnych kosztów z uwagi na brak stosunków handlowych z wszystkimi odbiorcami naszych towarów i tak długo dopóki nie dotrzemy z artykułami polskimi do miejsca konsumpcji sami, tak długo będziemy musieli opłacać haracz pośrednictwa obcego.

Według statystyki Handlu Zagranicznego importowała Polska w roku 1936 ogółem towarów zagranicznych za około 1.003,4 mil. złotych i tu winniśmy się zastanowić ile w tej cyfrze mieliśmy zbędnych wydatków. Biorąc pod uwagę wysokość kosztów pośrednictwa obcego lekko na 3% i ograniczając pośrednictwo obce tylko do towarów z krajów zamorskich oraz do ⅓ importu z krajów europejskich otrzymamy pokaźną sumę zbędnych wydatków, t. j. około 18 milionów złotych. Zaznaczamy, że odsetek ten jest znacznie większy i w niektórych wypadkach dochodzi nawet do 5%, lecz wzięliśmy dlatego taki niski procent z uwagi na duży import towarów z krajów europejskich, których wartość wynosiła około 600 milionów zł i w imporcie których koszty pośrednictwa obcego wynoszą przeciętnie 2—3% i pośrednictwo to jest znacznie ograniczone.

Może znajdzie się ktoś i powie, że niemożliwym jest, aby Polska wydawała rocznie aż 18 milionów złotych na pośrednictwo obce przy imporcie motywując to tym, że gros towarów europejskich, a nawet cały szereg artykułów zamorskiego pochodzenia nadchodzi do kraju bezpośrednio. Na takie twierdzenie jest jedna odpowiedź: importerów o bezpośrednich stosunkach handlowych z eksporterami w krajach produkcji poszczególnych artykułów, szczególnie pochodzenia zamorskiego jest w Polsce bardzo mało i kto wie, czy naliczyłoby się razem około 20 przedsiębiorstw. Ale nawet i te przedsiębiorstwa pomimo, iż mają bezpośrednie stosunki z załadowcami towarów, dokonują jednak bardzo często zakupów towarów u firm osiadłych w portach europejskich, szczególnie w Londynie, Rotterdamie, Antwerpii itd.

O ile chodzi o pośrednictwo obce przy sprowadzaniu towarów z krajów europejskich, to jest ono wprost paradoksalne. Mianowicie bardzo dużo firm polskich zakupuje jeszcze zawsze towary angielskie u firm niemieckich, szczególnie w Hamburgu, dalej towary produkowane w krajach południowo-europejskich u firm angielskich, duńskich lub austriackich itd.

Ostatnie badania Izby P. H. w Gdyni, przeprowadzone w sprawie pośrednictwa obcego w obrotach handlowych Polski z zagranicą wykazały, że importerzy polscy szczególnie o ile chodzi o towary zamorskie nie zadają sobie trudu nawiązania bezpośrednich stosunków z dostawcami towarów w krajach produkcji lecz działalność swą opierają głównie na stosunkach handlowych z firmami w portach europejskich. Nawet przedsiębiorstwa o kilkunastu milionach obrotów importowych, sprowadzają towary za pośrednictwem firm holenderskich i angielskich. Niektóre tylko firmy doceniają znaczenie bezpośrednich stosunków importowych z krajami produkcji i tam, gdzie jest możliwe starają się sprowadzić towary z pierwszego źródła. Udział ich w ogólno-polskim przywozie stanowi jednak tylko nieznaczny odsetek i wątpimy bardzo, czy osiąga on 10% wartości całego przywozu.

Tak wszystkie nasiona oleiste nadchodzą do kraju za pośrednictwem firm rotterdamskich i londyńskich, to samo jest w towarach kolonialnych, niektórych owocach południowych świeżych i suszonych, ziarnach kakaowych, egzotycznych ziołach leczniczych, tłuszczach technicznych, ryżu surowym, surowcach i materiałach roślinnych do plecenia i wyścielania, wełnie surowej, bawełnie, skórach surowych, kauczuku itd. O ile nam wia-

domo w surowcach włókienniczych są tylko dwie firmy, które nabywają bawełnę i wełnę bezpośrednio w krajach produkcji. W branży skór surowych istnieją również tylko dwie firmy, które opierają swoją działalność, tam gdzie jest to możliwe, na bezpośrednim imporcie.

Gdzie leży przyczyna braku zainteresowania się naszych importerów bezpośrednimi stosunkami importowymi? Przyczyny tej należy szukać przede wszystkim w samej strukturze naszej polityki handlowo - importowej, która uniemożliwia w większości wypadków bezpośredni kontakt z dostawcą towaru pierwszego źródła, t. j. w kraju produkcji. Szczególnie częste zmiany polityki handlowo - kontyngentowej oraz znaczne rozdrobnienie kontyngentów przywozowych są najgłówniejszą przeszkodą w nawiązaniu bezpośrednich stosunków importowych. Poza tym większość firm polskich nie posiada jeszcze warunków firm importowych, t. j. nie dysponuje ani odpowiednimi środkami finansowymi, ani też organizacją handlową, przystosowaną do spełniania działalności importera w pełnym słowa tego znaczeniu. Te firmy, które posiadają odpowiedni aparat handlowy i środki finansowe i mogłyby podjąć starania w kierunku nawiązania bezpośredniego kontaktu z dostawcami towarów w krajach zamorskich niechętnie chcą to uczynić, raz ze względu na częste zmiany warunków importowych, po drugie z uwagi na małe kontyngenty przywozowe, jakie otrzymują, po trzecie nie chcą ponosić wydatków na torowanie dróg dla nowych firm importowych.

Uważamy, że w interesie naszego bilansu płatniczego leży, uregulowanie poruszonego przez nas zagadnienia, t. j. ustabilizowanie naszej polityki handlowo - kontyngentowej i stworzenie dla poważnych firm importowych takich warunków pracy, które pozwoliłyby im na nawiązanie bezpośrednich stosunków importowych na dłuższy okres czasu.

KRONIKA

UŁATWIENIA W REGULOWANIU NALEŻNOŚCI CELNYCH W URZĘDZIE CELNYM W GDYNI.

Celem zapewnienia przedsiębiorstwom w Gdyni dogodnego sposobu regulowania należności celnych, Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 9 lutego 1937 r. L. D. IV. 626/1/37 zezwoliło na uiszczanie należności celnych i innych, pobieranych w związku z odprawą celną towarów, w Urzędzie Celnym w Gdyni, czekami kasowymi (gotówkowymi) wystawionymi przez banki gdyńskie na miejscowy oddział Banku Polskiego oraz indosowymi in blanco przez firmy regulujące należności czekami. Czeki winny być indosowane przez te firmy, które załatwiały formalności celne przy odprawie towarów, za które regulują należności czekami. Muszą być one wystawione w walucie polskiej. Suma czeku nie może być wyższa od kwoty należności celnych i innych, na których pokrycie ma służyć czek. Gdy suma czeku jest mniejsza od kwoty tych należności, stronie przysługuje prawo uiszczenia różnicy gotówką, ewentualnie pokrycia z konta zaliczeniowego.

Do wystawiania czeków kasowych, którymi mogą być regulowane należności celne i inne, uprawnione są następujące banki gdyńskie:

1) Powszechny Bank Związkowy w Polsce S. A. Oddział w Gdyni
2) Bank Zachodni, S. A. — Oddział w Gdyni
3) Bank Cukrownictwa S. A. — Oddział w Gdyni
4) Dom Bankowy Dr Józef Kugel i Ska w Gdyni
5) Bank Gospodarstwa Krajowego — Oddział w Gdyni
6) Państwowy Bank Rolny — Oddział w Gdyni
7) Bank Francusko - Polski, S. A. — Oddział w Gdyni
8) Bank Handlowy w Warszawie S. A. — Oddział w Gdyni.

Okólnik przewiduje wysokość kontyngentów dziennych, w ramach których mogą być przez Urząd Celny przyjmowane czeki na poczet należności celnych wyżej wymienionych banków z wyjątkiem Oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego i Oddziału Państwowego Banku Rolnego, które mogą wystawiać czeki bez ograniczenia. Poza tym omawia okólnik także technikę postępowania z przyjmowaniem czeków przez Urząd Celny.

SPRAWA CŁA KONWENCYJNEGO NA WINA SZAMPAŃSKIE I WÓDKI Z WINOGRON.

Ministerstwo Skarbu wyjaśniło okólnikiem z dnia 11 lutego br. L. D. IV. 3305/3/37, że na wina szampańskie poz. 282, p. 1. t. c., winna być stosowana aż do czasu wprowadzenia w życie stawki konwencyjnej, przewidzianej w części II Prot. dodatkowego do prowizorycznego układu handlowego polsko — francuskiego z dnia 18 lipca 1936 roku, stawka konwencyjna w wysokości 300 zl od 100 kg, ustanowiona dla win musujących w konwencji handlowej między Polską a Rumunią z dn. 23 VI 1930 roku.

O ile chodzi o wódki z winogron, Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dnia 13 II br.

L. D. IV. 1786/3/37 wyjaśniło, że stawki konwencyjne w wysokości 400 zł i 333 zł od 100 kilogramów, przewidziane w konwencji handlowej polsko - rumuńskiej mogą być w ramach klauzuli największego uprzywilejowania stosowane do takiej samej wódki, pochodzącej z innych państw traktatowych.

OBRÓT TOWAROWY POLSKO - RUMUŃSKI.

Zwracamy uwagę importerom owoców rumuńskich na nowe przepisy dotyczące wymiany towarowej Polski z Rumunią. Mianowicie w Dzienniku Urzędowym Min. Skarbu nr 3/37 ukazało się pod poz. 139 obwieszczenie Ministra Skarbu z dnia 16 lutego 1937 r. w sprawie kontroli specjalnej obrotu towarowego polsko - rumuńskiego. Obwieszczenie to weszło w życie z dniem 25 lutego br. W tym samym Dzienniku pod poz. 140 ukazała się równocześnie instrukcja wykonawcza Ministerstwa Skarbu z dnia 16 lutego br. L. D. IV 3747/3/37, regulująca tok postępowania technicznej strony w powyższej kwestii.

SYTUACJA NA GDYŃSKIM RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (26 II. 37 R.)

Sytuacja w handlu towarami kolonialnymi jest bez zmiany w stosunku do poprzedniego miesiąca. Wprawdzie w pierwszej połowie lutego zapotrzebowanie na towary spożywcze było bardziej ożywione, jednak już w drugiej połowie miesiąca panuje w branży kolonialnej zupełny spokój. Przewiduje się nawet, że sezon świąteczny wielkanocny nie dopisze tak samo jak sezon gwiazdkowy. — Przewidywanie to opierają importerzy na tym, że dotychczas nie odczuwa się żadnego zapotrzebowania na towary świąteczne. — Być może, że zapotrzebowanie na te artykuły nastąpi raptownie w pierwszych dniach marca, w co jednak należy bardzo wątpić.

Kawa surowa:

W kawach niebieskich — sytuacja bardzo spokojna — zapotrzebowanie słabe. Na rynku jest nadmiar kaw niebieskich. Kawy brazylijskiej na ogół brak. Zapotrzebowanie duże. Pozwolenia przywozu nie zostały jeszcze wydane na kawę z ostatnich dwóch transportów, tj. kawa, która nadeszła ss. „Pułaskim“ w grudniu ub. r. i ss. „Kościuszko“ w dniu 11 bm. wskutek niezałatwienia formalności kompensacyjnych — transakcyj wiązanych — nie może wejść do wolnego obrotu. Pomimo ogólnego braku kawy brazylijskiej oraz wysokich kosztów własnych, które wskutek transakcyj wiązanych wynoszą po ocleniu 4,08 — 4,10 zł na kg, ceny utrzymują się na poziomie poprzednim. Np. na kawę Victoria lub Rio 7 wynosi 4,25 — 4,30 zł za 1 kg.

W myśl ostatniej uchwały konferencji eksporterów krajów produkcji kaw niebieskich, ceny sprzedaży kaw niebieskich mają być dostosowane do zwyżki cen kawy brazylijskiej, a to dlatego, że różnica ceny, jaka zachodzi pomiędzy ceną kawy brazylijskiej a cenami kaw niebieskich nie stoi w żadnym stosunku do jakości kaw ostatnich. Np. koszt zakupu 1 kg kawy brazylijskiej wynosi 1,10 zł, a kawy Guatemala 1,30 zł.

Na rynkach zagranicznych ceny kawy afrykańskiej zwyżkowały wskutek wyczerpania zapasów. Są one wyższe od cen na Guatemalę.

Herbata:

Popyt na herbatę nieco większy niż w poprzednim okresie sprawozdawczym. Importerzy uważają jednak obecne zapotrzebowanie rynku jako zapotrzebowanie normalne. Ceny kształtują się następująco: Ceylon 14,30 — 15,30 zł za 1 kg, Sumatra 14.10 — 14,30 zł za kg herbaty z Indii Brytyjskich 13,60 — 14.15 zł za kg, wszystko zależnie od gatunku towaru.

Korzenie:

W handlu pieprzem sytuacja bardzo spokojna. Dowozy pieprzu są znacznie większe od możliwości konsumpcyjnych. Inne korzenie jak cynamon i piment — poszukiwane. Na ogół odczuwa się brak tych artykułów. — Ceny wahają się: Pieprz czarny 4,75 — 4,85 zł za kg, cynamon 7,30 — 7,50 zł za kg, ziele angielskie (piment) 7,40 — 7,30 zł za kg.

Owoce suszone:

Na śliwki popyt ożywiony, a to z uwagi na zwiększoną konsumpcję ze względu na okres postny. Ceny śliwek kalifornijskich wahają się od 1.45 — 1,55 zł za kg, zależnie od gatunku śliwek. Zapasy śliwek amerykańskich są na wyczerpaniu. Nowe transporty nadejdą dopiero pod koniec marca br. W innych owocach suszonych południowych panuje nadal zastój.

Ziarno i masło kakaowe:

Na rynkach zagranicznych tendencja w ziarnie kakaowym zniżkowa. Londyn notuje np. ziarno Accra po 46/6 — 47 sh. za 50 kg, Bahia po 64 sh, a Guyaaquil Arriba Summer 75 — 85 sh za cwt.

Na rynku krajowym tendencja również zniżkowa. Np. górna granica ceny na ziarno Accra wynosi obecnie zł 2,60 za 1 kg towaru oclonego podczas, gdy w poprzednim okresie wynosiła jeszcze 2.80 zł za kg.

Wskutek spadku ceny na ziarno, fabrykanci przy nabywaniu masła kakaowego zajęli stanowisko wyczekujące, wobec czego ruch w tym artykule jest spokojny. Ceny wahają się za 1 kg 4,40 — 4,65 zł.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 12 do 23 lutego br. włącznie wystawiły przedsiębiorstwa aukcyjne razem do przetargu 25.984 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 9.184 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 70 skrzyń grape-fruitów palestyńskich, 6.642 skrzyń cytryn włoskich, 689 skrz. mandarynek hiszpańskich, 200 worków koryntek greckich i 20 worków migdałów włoskich. Z powyższych ilości sprzedano 18.330 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, 6.317 skrzyń pomarańcz palestyńskich, 70 skrzyń grape-fruitów palestyńskich, 70 skrzyń cytryn włoskich, 120 worków koryntek i 15 worków migdałów. Mandarynki hiszpańskie wycofano. Tendencja na cytryny mocniejsza, na pomarańcze zarówno hiszpańskie jak i palestyńskie — słabsza.

Szczegółowy przebieg przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe sp. z o. o.

urządziły w powyższym okresie 5 przetargów i to: w dniu 13, 16, dwie w 18 i 23 bm.

W dniu 13 bm. wystawiły do przetargu 13.172 skrzynie pomarańcz hiszpańskich ze statku „Ester" marki blood, 3.000 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Pardess" ze statku „Vikingland" oraz 1.068 skrzyń cytryn włoskich marki „Salvatore Guttadauro" ze statku „Sicilia".

Z powyższych ilości sprzedano: 7.176 skrzyń pomarańcz hiszpańskich gatunku blood po cenie 0,91 — 0,98 złotych za kg (przeciętnie 43,10 zł za 1 skrzynię). Pomarańcz palestyńskich wycofano 50 skrzyń, pozostałą ilość sprzedano w cenie 1,17—1,21 zł za kg (przeciętnie 40,— zł za skrzynię). Sprzedano wszystkie cytryny włoskie, osiągając cenę 33—37,50 zł za skrzynię.

Na drugim przetargu w dniu 16 bm. wystawiono 3.669 skrzyń a 44—49 kg netto pomarańcz hiszpańskich marki blood ze statku „Ester" i 163 skrzynie a 89—104 kg pomarańcz hiszpańskich tej samej marki. Sprzedano 3.339 skrzyń a 44—49 kg pomarańcz hiszpańskich w cenie 0,85—0,95 złotych za kg. Z wystawionych 163 skrzyń a 89—104 kg pomarańcz hiszpańskich wycofano 90, resztę sprzedano po 0,85 zł za 1 kg.

Na trzecim z kolei przetargu wystawiono 3.333 skrzyń cytryn włoskich, 1.250 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 302 skrzynie pomarańcz hiszpańskich. Cytryn włoskich sprzedano 2.033 skrzyń a 37—39 zł. Zainteresowanie tym artykułem w ostatnich czasach wzrosło i wskutek tego ceny zwyżkowały i utrzymuje się w dalszym ciągu tendencja zwyżkowa. Sprzedano 950 skrz. pomarańcz palestyńskich a 1.18—1,21 zł. Pomarańcze palestyńskie również cieszyły się zainteresowaniem i ceny utrzymują się na wyższym poziomie. Słabe zainteresowanie znajdują pomarańcze hiszpańskie — sprzedano całą partię po 0,70—0,72 zł za 1 kg.

Dnia 18 lutego br. odbyła się w godzinach popołudniowych jeszcze jedna aukcja, na której wystawiono pomarańcze hiszpańskie w ilości 1.228 skrzyń. Wystawiony towar w całości sprzedano. Za 1 kg płacono 0.74—0,81 złotych.

Piąta z kolei aukcja odbyła się dnia 23 lutego br. Do przetargu wystawiono 3.000 skrzyń pomarańcz palestyńskich „Pardess" ze statku „Lechistan", z których sprzedano 500 skrzyń po 1,15 zł za kg. Jako następną partię wystawiono pomarańcze hiszpańskie w ilości 2.932 skrzyń. Z tego wycofano 1.237 skrzyń, resztę sprzedano w cenie 0,85—0,88 zł za 1 kg. Poza tym wystawiły Aukcje 352 skrzynie pomarańcz hiszpańskich ze statku „Skjöld", które sprzedały po 70—71 gr za 1 kg oraz 176 skrzyń ze statku „Sleipner" po 0,70 gr za kg. Dalsze partie 377 wiązanek mandarynek hiszpańskich ze statku „Sleipner" i 312 ze s/s „Argossa" wycofano z powodu braku nabywców.

Z wystawionych 200 worków koryntek greckich sprzedano 120 worków po 1.20—1.22 zł za kg. Ostatnim artykułem, wystawionym w tym dniu na aukcji były migdały włoskie w ilości 20 worków — sprzedano 15 worków w cenie 7 zł za kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o.

urządziły dnia 12 lutego br. przetarg, wystawiając 488 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood ze s/s „Katowice". Towar został sprzedany w całości po 1.05—1,10 zł za kg.

Następna aukcja odbyła się dnia 15 lutego br. przy udziale 26 kupców. Na aukcji wystawiono 1.600 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval ze s/s „Katowice". Całą partię towaru sprzedano po 92 i 93 gr za kg.

Na przetargu dnia 18 II br. wystawił aukcjonator 688 skrzyń pomarańcz hiszpańskich marki blood-oval ze s/s „Katowice" i sprzedał wszystko po 85—87 gr za 1 kg.

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

urządziły dnia 15 lutego br. aukcję, wystawiając 2.248 skrzyń pomarańcz hiszpańskich ze s/s „Katowice" i wszystko sprzedały po 88—95 gr za 1 kg. Jako dalszą partię wystawiły 1.200 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Pardess" i 97 skrzyń „Hercules". Całą partię sprzedano: „Pardess" po 1.15—1.17 zł, „Hercules" po 1.14 zł za 1 kg.

Wystawione 70 skrzyń grape-fruitów palestyńskich sprzedano po 31—34 zł za skrzynię.

Na aukcji dnia 18 lutego br. wystawiono 600 skrzyń pomarańcz palestyńskich marki „Pardess" i 37 skrzyń „Hercules". „Pardess'y" wszystkie sprzedano po 1.15—1.18 zł za kg, a 20 skrzyń „Hercules" po 1,15 zł. Dalszą partię 193 skrzyń pomarańcz hiszpańskich

sprzedano w całości po 84—92 gr za kg. Cytryn włoskich wystawiono 1.041 skrzyń — 505 skrzyń ze s/s „Nereide" i 536 skrzyń ze s/s „Sicilia". Całą partię sprzedano po cenie 37—39 zł za skrzynię.

Zainteresowanie na ogół słabe. Udział w przetargu wzięło 30 kupców.

OSTATNIE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 13 lutego br. nadszedł do Gdyni s/s „Algeria" z ładunkiem 13.000 skrzyń pomarańcz hiszpańskich.

s/s „Lechistan" nadszedł dnia 20 lutego br. z transportem 23.045 skrzyń pomarańcz i grapefruits palestyńskich oraz 17.750 kg rodzynek i koryntek greckich.

Dnia 22 lutego zawinął do portu s/s „Stella" i wyładował ca 1.100 ton pomarańcz hiszpańskich.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW.

Dnia 28 lutego spodziewany jest s/s „Valencia", którym ma nadejść ca 7.000 skrzyń cytryn włoskich.

s/s „Randi" nadejdzie do Gdyni dnia 1 marca br. z ładunkiem ca 800 ton pomarańcz i cytryn włoskich.

BROSZURKA O KAKAO.

Nakładem firmy „Społem" Związku Spółdz. Spoż. R. P. w Warszawie wydana została broszurka nr 8 pt. „Kakao", opracowana przez p. Jana Czaińskiego. Autor w broszurce tej zawierającej 18 stron druku omówił zwięźle kwestię pochodzenia kakao, jego uprawy i zbiorów, przeróbkę i handel tym artykułem. Wobec tego, że broszurka zawiera dość cenny materiał, z treścią jej winien zapoznać się każdy kupiec prowadzący ziarno i masło kakaowe.

Kronika zagraniczna

ZWYŻKI CENY NA KAWY W ROKU 1936 W CENTACH DOLAROWYCH ZA PÓŁ KILOGRAMA.

	Styczeń 8 36	Lipiec 15 36	Styczeń 6 37
BRAZYLIA:			
Santos 4 Spot	8.05—45	9¼— 9½	11¼
Rio 7 Spot	6⅜	7½	8⅞
JAVA ROBUSTA:			
Washed spot	7¼— 7½	7¾	8¼— 8½
MARACAIBO:			
Cucuta Washed	10½	11¼—11½	11½—11¾
LA GUAYRA:			
Puerto Cabello washed	10	10	11—11½
COLOMBIA:			
Medellin Excelso	11⅝	11⅛	13
CENTRAL AMERICA:			
Guatemala	9½	10	11½
San Salvador	10	10¼	12
MEXICO:			
Coatapec	11¼	11½	12¾—13
HAITI:			
Hand picked	8⅝— 9	8½	9¾
JAMAICA:			
Good ordinary	7¾	7½	9

ŚWIATOWY ZBIÓR KAWY.

na sezon 1936/37 wynosić będzie podług oszacowania jednej z najpoważniejszych firm branżowych Nowego Yorku około 33.979.700 worków, składających się: 21.508,200 worków z Brazylii, 11.910.000 szlachetnej (milds) i 561.500 worków z Francuskich Kolonii.

Zbiory w poszczególnych krajach szacowane są w sposób następujący:

Brazylia:	
Sao Paulo	13.297.600
Minas Geraes	4.396.400
Victoria	1.751.100
Colombia	3.350.000
Venezeula	1.050.000
Ameryka Środkowa:	
Costa Rica	425.000
Guatemala	825.000
Haiti	375.000
Mexico	500.000
Nicaragua	240.000
Salvador	950.000
Afryka:	
Brytyjska	330.000
Francuska	135.000
Madagaskar	330.000
Abisynia	340.000
Indie Holenderskie	1.825.000

Reszta zaś pochodzi z mniejszych państw, jak Hawaii, Equador, Cuba, etc.

Włochy:

W związku z powodzią, jaka nawiedziła Stany Zjednoczone i zniszczeniem plantacyj owocowych, rynkiem włoskim zainteresowano się jeszcze silniej.

Wskutek tego ceny cytryn znowu poważnie zwyżkowały. Według ostatnich doniesień przewidywana jest jeszcze dalsza zwyżka cen. Jak już w poprzednich numerach podawaliśmy, złożyło się na to wiele czynników — bardzo małe zbiory, które stanowią zaledwie ⅓ zbiorów lat ubiegłych. Następnie nieprzewidziane a sprzyjające warunki, jak wojna domowa w Hiszpanii i ostatnio powódź w Stanach Zjednoczonych. To razem wpłynęło na wzrost zainteresowania i wysokie ceny. Przyczyny stałej zwyżki cen nie należy się dopatrywać w spekulacji eksporterów włoskich, lecz raczej w dużym zapotrzebowaniu cytryn i brakiem odpowiednich ilości na rynku.

Pomarańcze nieznacznie zwyżkowały, natomiast mandarynki nie znajdują zupełnie

zainteresowania i prawdopodobnie ceny nie utrzymają się na dotychczasowym poziomie.

Zainteresowanie owocem suszonym zmalało i tym samym ceny zniżkowały.

Cena migdałów słodkich w workach, przebieranych, bez łupin waha się od 1.200 do 1.350 lirów za 100 kg. Migdały słodkie w łupinach w workach a 50 kg — 710—800 lirów. Orzechy włoskie w łupinach w workach a 50 kg — 380 lirów za 100 kg. Pistacje sycylijskie bez łupin 3.200 lirów za 100 kg (w skrzyniach po 25 i 50 kg). Sycylijskie pistacje w łupinach 1.800—1.900 lirów (w skrzyniach po 25 i 50 kg).

Palestyna:

Najpoważniejszym czynnikiem życia gospodarczego Palestyny jest eksport pomarańcz i grape-fruitów. W zrozumieniu tego czynnika Palestyna zwiększała z roku na rok obszar plantacyj i podczas gdy w roku 1919 obszar ten obejmował 3.000 ha, to w roku 1936 obejmuje już dziesięciokrotnie większy obszar 30.000 ha. W ostatnim pięcioleciu wzrósł eksport owoców palestyńskich z 2.500.000 skrzyń na 7.500.000 skrzyń.

W roku 1935 wartość eksportowanych pomarańcz i grape-fruitów wyniosła 3.500.000 Ł, co stanowi 84% ógólnego eksportu palestyńskiego, a w roku 1936 — 4.200.000. Odbiorcą około 70% eksportowanych pomarańcz i grapefruitów jest Anglia. 84% eksportowanych owoców przypada na pomarańcze, 15% na grape-fruity i około 1% na cytryny.

Wśród światowych dostawców pomarańcz Palestyna zajmuje czwarte miejsce:

1) Stany Zjednoczone — 1.783.000 ton
2) Hiszpania — 840.000 ton
3) Brazylia — 469.000 ton
4) Palestyna — 266.000 ton

Hiszpania:

Do końca stycznia w bieżącym sezonie eksportowała Hiszpania do portów angielskich 1.812.808 skrzyń pomarańcz, a w roku 1934/35 w tym samym okresie 1.599.179 skrzyń. W bieżącym sezonie do Niemiec nie eksportowała Hiszpania pomarańcz, natomiast w ubiegłym 1.648.341 skrzyń. Do pozostałych portów europejskich wysłano razem 3.001.894 skrzyń — w ubiegłym sezonie 4.669.881.

Poniżej podajemy zestawienie importu pomarańcz hiszpańskich do końca stycznia (w 3 ostatnich sezonach), przez poszczególne kraje:

	1934/5	1935/6	1936/7
Anglia	2.388.841	1.599.179	1.812.808
Niemcy	2.468.025	1.648.341	—
Holandia	476.408	421.671	306.501
Dania	102.345	89.430	118.379
Norwegia	98.919	89.554	93.978
Szwecja	132.950	172.196	141.202
Belgia	484.341	456.040	213.772
Francja	94.400	9.199	144.265
Polska	160.500	132.183	131.116
Jugosławia	66.248	39.509	37.363
Finlandia	4.000	6.500	23.100
Islandia	1.719	6.079	—
razem	6.478.696	4.669.881	3.001.894

Do końca stycznia eksport wagonami wyniósł 1.229.000 skrzyń — w ubiegłym sezonie 2.462.000 skrzyń.

Kalifornia:

Ponieważ powódź zniszczyła w dużej części plantacje owoców — zbiory będą mniejsze i w związku z tym podajemy nowe oszacowania zbiorów.

Zbiory pomarańcz kalifornijskich obliczane pierwotnie na 15.184.000 skrzyń oblicza się obecnie na 9.111.000 skrzyń, czyli około 40% zniszczyła powódź.

Późniejsze zbiory pomarańcz „Valencia" są w 35% zniszczone i obecnie szacuje się je na 15.000.000 skrzyń, podczas gdy w grudniu ub. r. obliczono 22.500.000 skrzyń.

Zbiory kalifornijskich grape-fruit's były obliczane najpierw na 2.343.000 skrzyń obecnie prawie na połowę tj. ca 1.171.500 skrzyń. Jeśli chodzi o grape-fruit's, to szkoda nie jest tak dotkliwą ze względu na bardzo obfite zbiory na Florydzie.

Zbiory cytryn zniszczone zostały w 40%. Z pierwotnie obliczanych 8.316.000 skrzyń pozostało ca 5.000.000 skrzyń.